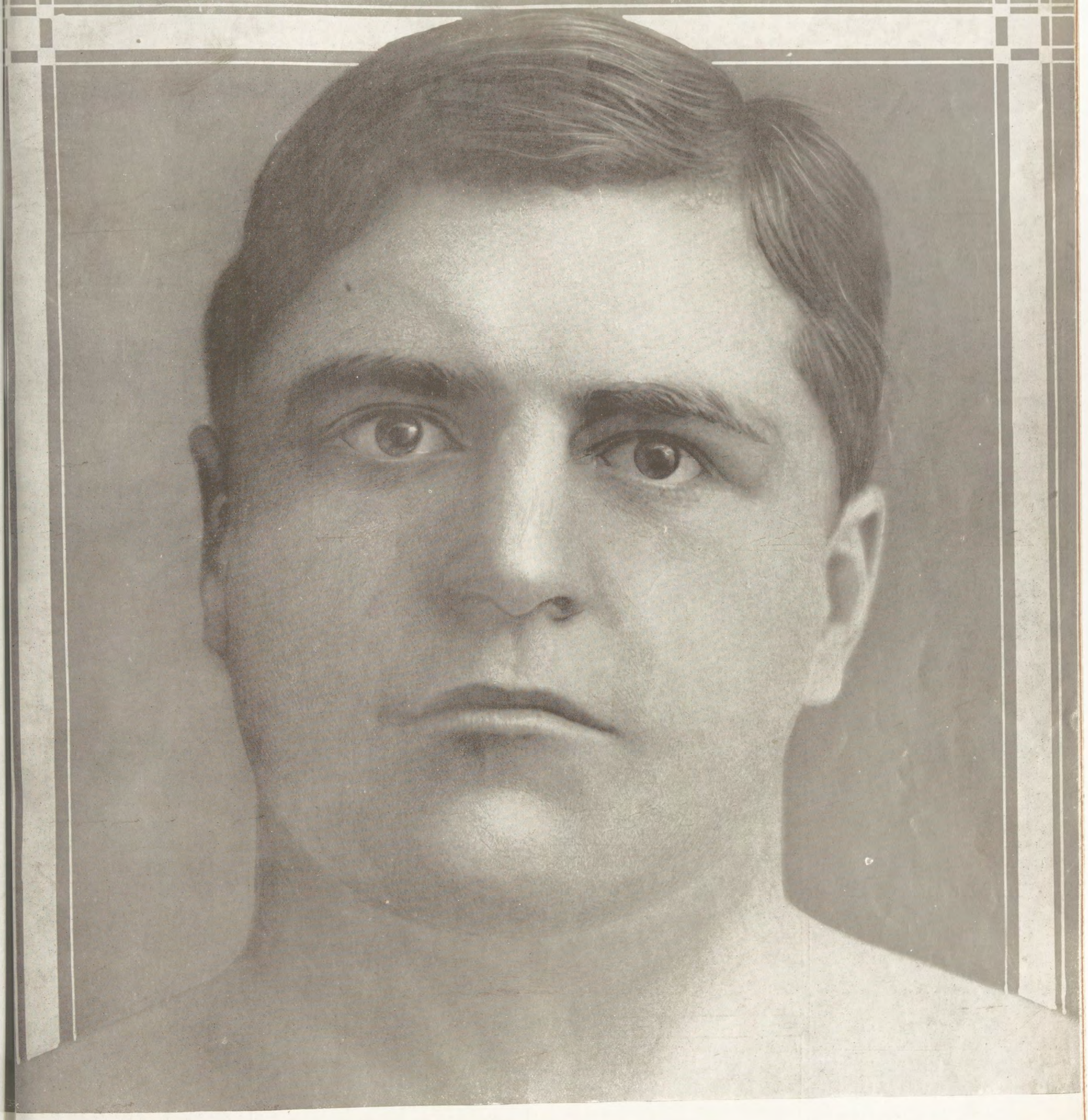
Année. — N° 604 — Le Numéro : 50 centimes. (Étranger : 60 centimes.) — 16 Avril 1910. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR



JIM STEWART

Jim Stewart, le pupille de Joe Jeannette, qui rencontrera ce soir le fameux Sam Mac Vea.

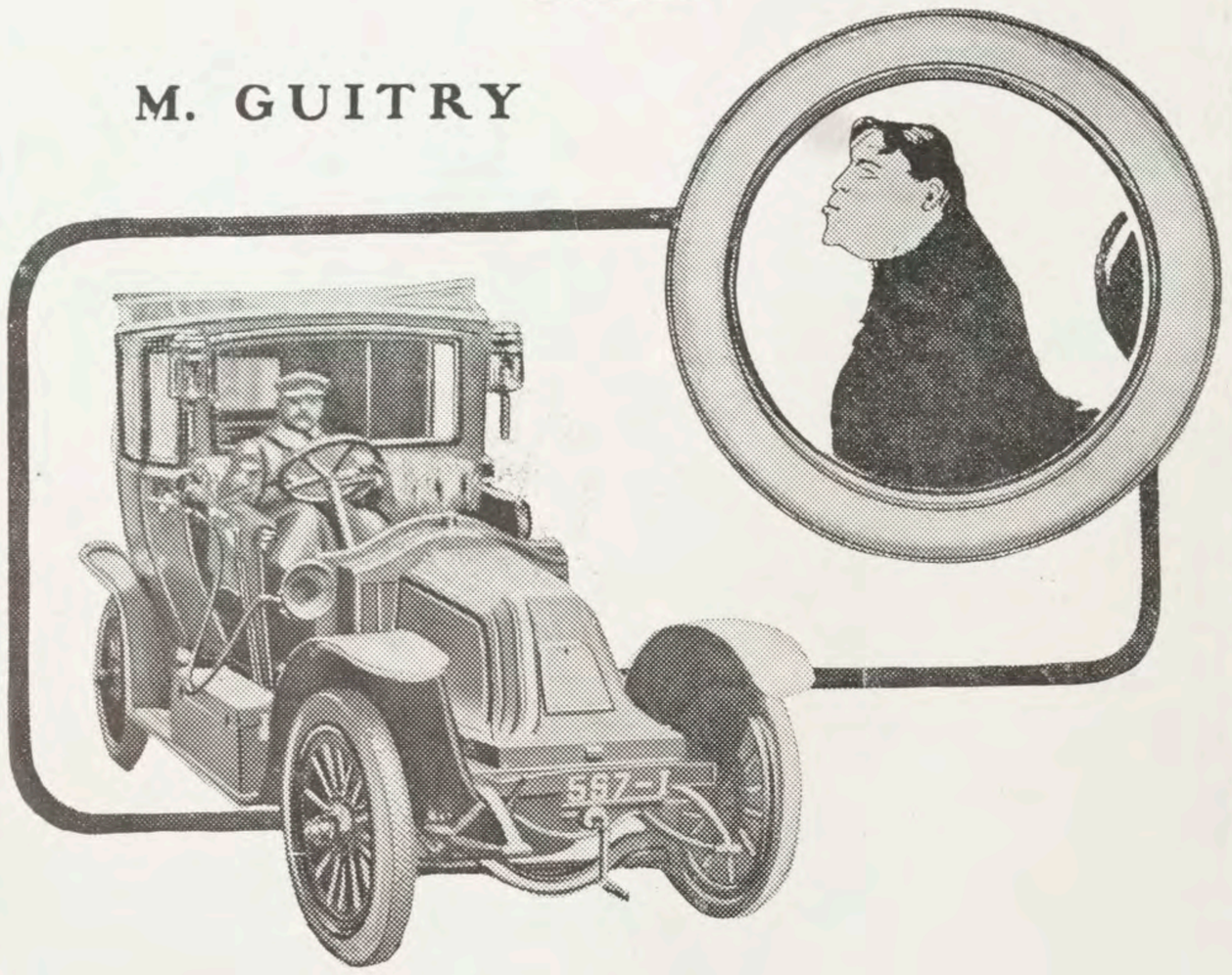
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, aven. des Champs-Élysées et 9, aven. de l'Opéra.

Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

NOS ARTISTES

M. GUITRY



et sa Voiture sur Pneus

CONTINENTAL

PARIS = 146, Avenue Malakoff — Usines à CLICHY

FLIRT

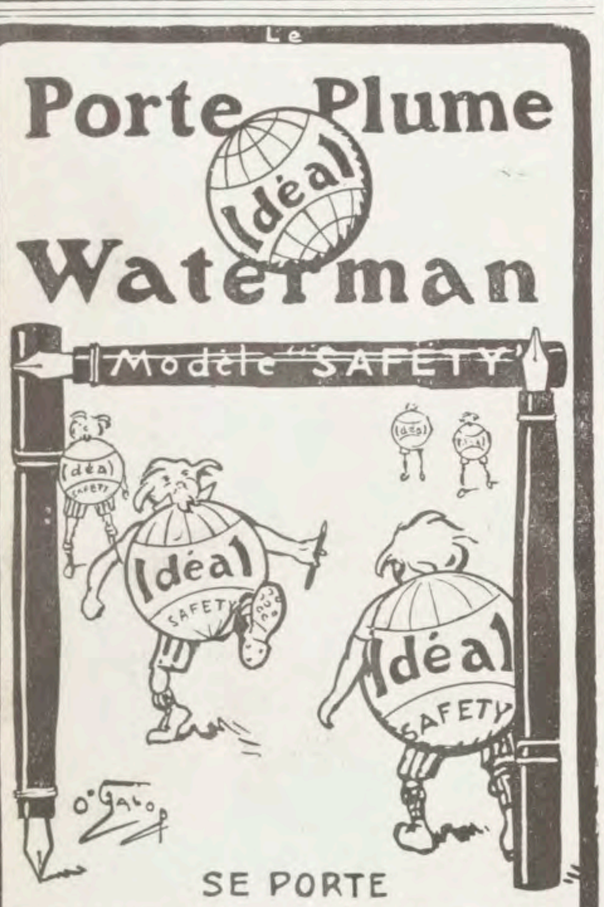
PARFUM ULTRA PERSISTANT

ED. PINAUD

18, Place Vendôme . PARIS

Le

Porte Plume (idéal) Waterman



SE PORTE DANS TOUTES LES POSITIONS

LE RASOIR DE SURETÉ CHRISTY

le plus solide

le plus élégant

le moins cher

Avec Étui
Cuir à repasser
5 Lames de rechange

PRIX : **10 fr.** franco

Envoi franco du Catalogue sur demande

Cie CHRISTY, 3-5, r. de Grammont, Paris

---

50 Ans de Succès

LINIMENT GENEAU

Plus de FEU — Plus de TARES

MARQUE DE FABRIQUE

Seul TOPIQUE remplaçant le ***FEU*** sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des ***Boiteries, Molettes***, Ecarts, ***Foulures***, Vessigons, Engorgements des jambes, ***Suros***, Eparvins, etc.

DÉPÔT : 165, Rue St-Honoré, Paris et dans les Princip Pharmacies.

SAGE-FEMME 1re Cl. Pensionnaires toute Époque BARLET, 112, rue Réaumur
Beauté des Soins. Épilation. Obésité. — Renseignements gratis

---

J'ACHETE et VEND AU COMPTANT
BICYCLETTES d'Occasion de toutes marques
OBLIN, Dépositaire des Cycles B. S. A.
40, rue d'Amsterdam, et 41, rue Richelieu

SAGE-FEMME Prend pens., consult. et corresp. (Discret).
MAZEAU, 142, Boul. Magenta, Paris.

Chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

Services extra-rapides entre Paris et la Côte d'Azur.

De Paris à la Côte d'Azur en 13 heures, soit par le train de jour *Côte d'Azur-rapide*, départ de Paris à 9 heures matin; soit par le *Train extra-rapide de nuit*, départ de Paris à 7 h. 20 s.

Ces trains sont composés de voitures à boggies et à couloir de la Compagnie P.-L.-M. avec places de 1re classe (sans supplément) et de lits salons. — Celui de jour comporte, en outre, un vagon-salon et un restaurant sur tout son parcours; celui de nuit, un salon à deux lits complets, un vagon-lits et un restaurant entre Paris et Dijon.

Le nombre des places est limité. — Les retenir d'avance, soit à la gare de Paris, soit dans les bureaux de ville: rue Saint-Lazare, 88; rue Sainte-Anne, 6, et rue de Rennes, 45

Le train de luxe *Calais-Méditerranée* entre Calais, Paris, Nice et Vintimille, effectue le trajet de Calais à la Côte d'Azur en 19 heures

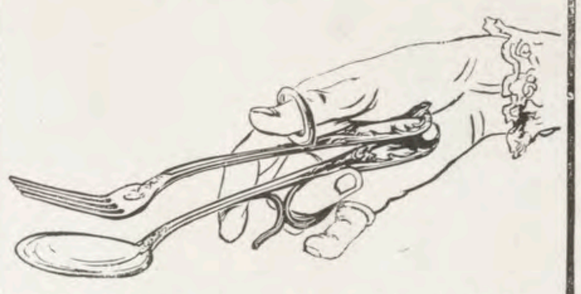
Vagons-lits et restaurant. — Nombre de places limité.

Ce train prend, au passage, à la gare de Paris P.-L.-M., les voyageurs de Paris pour la Côte d'Azur.

ORFÈVRERIE

"CHRISTOFLE"

MANUFACTURE :
56, Rue de Bondy, PARIS.



Couvert Serveur breveté, **11f50.**

En Vente chez tous nos Représentants de France et de l'Étranger; chez tous les Horlogers, Bijoutiers, Orfèvres, etc., etc.

PRENEZ GARDE, Mâ

vous commencez à grossir, et gross... vieillir. Prenez donc tous les jou... dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et vot... restera ou redeviendra svelte. — Le... 50 dragées est expédié franco par le* **LABOR... 1, Rue de Châteaudun, Paris**, contre mandat-po... **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT** ... en ayant soin de bien spécifier : *Thyroïdi...*

---

la voiture de touris... la plus pratique

Double Phaéton

GLADIATO...

12 HP 4 cyl

Usines et Bureaux :
29, Quai Nationa...
PUTEAUX (Se...

A. Formisy...

La Bours... des Spor...

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances spéciales, 20, rue ... Paris. Téléphone 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour ... faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui ... tractent pleine et entière garantie, doit ... avec beaucoup de soins, et demande le con... spécialistes rompus à la confection des con... constituent cette garantie.

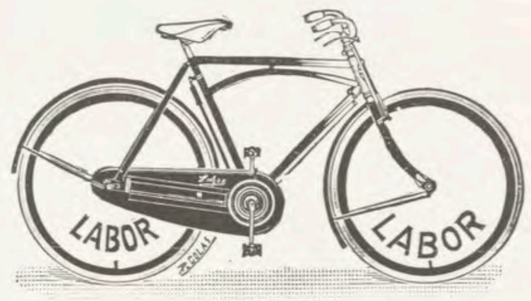
Qu'il s'agisse d'assurances automobiles ... planes, de ballons dirigeables, de chevaux et ... ou d'assurances individuelles, la police s... vaut que par les clauses y inscrites, cla... varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue ... à Paris, se chargent de toutes les assur... général et tout particulièrement des as... sportives, pour lesquelles elles se sont ... lisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien ... de ne pas payer des primes exagérées fer... de s'adresser aux **Assurances speciales**, ... **Taibout**, Paris, qui leur donneront toute ... tion.

Sur demandes, les **Assurances spécia...** voient verbalement toutes explications utile...

Pour donner rendez-vous, écrire ou té... nº 283-41.



LABOR

Catalogue 48 pages franco.

23, Avenue du Roule

NEUILLY-SUR-SEINE

ASPLINTO

(de J. ASKHAM, de Londres)

LINIMENT IDÉAL

contre

BOITERIES, TARES OSSEUS...

Eparvins, Suros, Courbes, Molettes et Vessigons indurés

Guérison rapide et sûre, pas d'interrup...

Envoi franco de *Brochure* sur demande

PRIX : 3 fr. 75 — 6 fr. 50 — 9 fr.

EN VENTE :

Dr J. RENARD, 142, Av. de Clichy - PA...

Brochure franco sur demande

AMBULANCES AUTOMOBILES DUPONT

10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)

Tél. 818-67

Paris - Province - Étranger

APPAREIL de SUSPENSION *"brevete"* évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.

Telephone 818-67

Adr. télégrap. DUPONTEUIL-PARIS

A TOUTE PERSONNE

désirant s'occuper de placement au comptant de nos

Machines n... de pneus M... nous offrons fort...

Conditions exceptionnelles. Catalogue franco

CYCLES LÉGISLATOR, 41, rue Richelieu, Paris. Théâtre

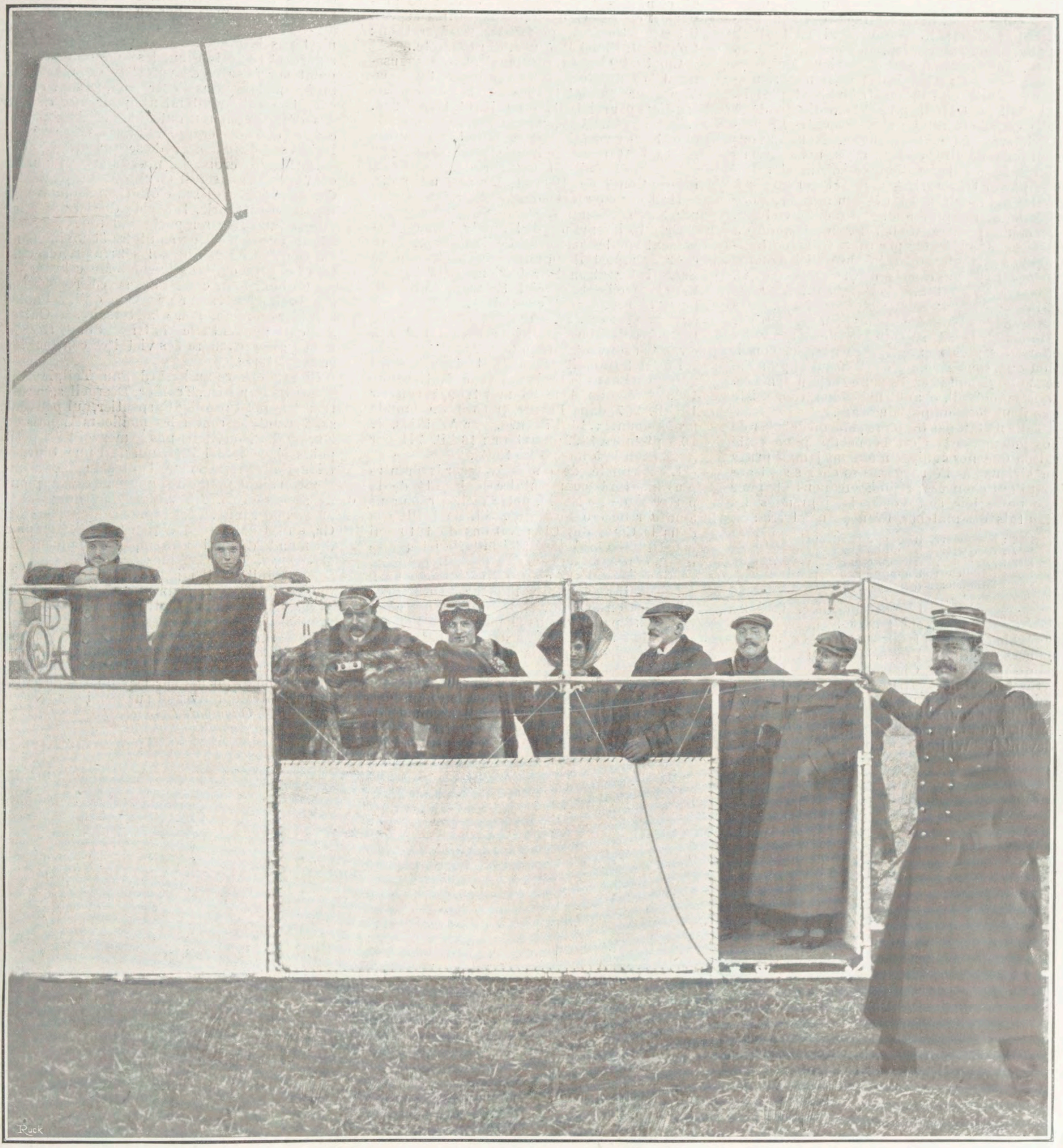
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. April 16nd 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

16 Avril 1910 — N° 604
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.



LE *VILLE-DE-PAU* EMPORTE QUATORZE PASSAGERS

La Ville-de-Pau *vient d'accomplir un raid remarquable. Pour sa première sortie, le dirigeable emmena à Pau, pour la première fois en France, quatorze passagers. Dans la nacelle, on voit, de gauche à droite : MM. Roussel, Bany d'Avricourt, Blériot et Mme Blériot, Mlle Graham-White, MM. Deutsch de la Meurthe, Péan de Saint-Gilles et Avril. Le nouvel auto-ballon emportait en plus, dans les airs, MM. Airault, Kapferer et quatre mécaniciens.*

NOUS RIVALISONS AVEC LES ANGLAIS...

Il est passé le temps où nos voisins nous écrasaient. Dans tous les sports, nous rivalisons avec eux de façon souvent heureuse ⌀ Nous entrevoyons déjà l'époque où nous pourrons les écraser

Qui eût dit, il y a quelques années, qu'une époque proche arriverait où nos adversaires d'Outre-Manche ne pourraient plus s'amuser avec nous? Jadis, dans les rencontres internationales, ils ne nous opposaient que des équipes de second ordre, mal entraînées qui nous battaient facilement. Aujourd'hui en football rugby, sinon association, en course à pied, en boxe, nous avons des champions qui, sans jongler avec les Anglais, les mettent sérieusement en difficulté et en triomphent parfois.

Le fait peut-être le plus extraordinaire de la saison est le résultat de la rencontre France-Angleterre de football-rugby. Nous avons subi une défaite, certes, mais nous avons obligé la meilleure équipe d'Angleterre à s'employer très sérieusement et à recourir à toutes ses facultés, à toute son adresse, pour réussir à remporter une difficile victoire. De même pour le match France-Irlande où nous avons succombé par 8 à 3. Or le football-rugby avait été considéré jusqu'ici comme un sport où le Français ne brillerait jamais. Il exige en effet une homogénéité d'équipe qui plaît mal à notre caractère national. Dans notre pays, l'homme aime bien briller par lui-même. Il est susceptible de fournir les efforts les plus merveilleux, mais à la condition que, sous forme d'ovations, d'applaudissements, il puisse en tirer un certain bénéfice. Dans le football, chaque individualité n'existe que pour le triomphe du team.

Telle n'était pas toujours la façon de juger de nos joueurs. Et c'est beaucoup pour cette raison que nos équipes n'étaient jamais prises au sérieux à l'étranger. Les choses sont aujourd'hui changées; réjouissons-nous et pour que notre joie soit complète, reprenons les résultats des matches France-Angleterre :

1906 : l'Angleterre triomphe par 35 points à 8
1907 : l'Angleterre triomphe par 41 points à 13
1908 : l'Angleterre triomphe par 19 points à 0
1909 : l'Angleterre triomphe par 22 points à 0
1910 : l'Angleterre triomphe par 11 points à 3

La course à pied. L'année dernière, tous les sportsmen français furent agréablement surpris au récit des performances des Siret, Bouin, Bouchard, Keyser, Saint-Yves, Cibot, Orphée.

Siret ouvrait la liste en remportant en Angleterre, sur tous les meilleurs coureurs anglais, la course de Marathon, couvrant les 52 kil. 800 du parcours en 2 heures 37 m. 23 s. devant P. White; peu après, le merveilleux petit Saint-Yves gagnait le Marathon d'Edimbourg à la stupéfaction de tous, car c'était la première fois que ce gamin se révélait au public sportif. Il s'attribuait ensuite le record du monde de l'heure et demie avec 25 kil. 360 et celui des 2 heures avec 33 kil. 048, puis partait en Amérique où, entre autres succès, il battait tous les spécialistes du Marathon : Longboat, Pietri Dorando, Shrubb, etc...

Cibot et Orphée continuaient courageusement la liste glorieuse en remportant à New-York sur un lot imposant la course de six jours par relais. Ils couvraient 1.178 kil. 980. Labry terminait second en Angleterre dans le Marathon professionnel et Millot sur quinze milles, battait les meilleurs pros Anglais.

Bouchard finissait premier dans le Cross international de 1909 et, il y a un mois, battait des coureurs comme Aldridge, Gardner, Swan à Londres.

Or, à trois semaines de là, malgré son entraînement sur les parcours de Marathon, Bouchard remportait un nouveau succès dans le Cross International Professionnel. Il battait tous les meilleurs spécialistes anglais et d'ailleurs le premier de ceux-ci, Aldridge, était également derrière Millot et Neveu. Nous remportions donc un triple succès sur nos rivaux si souvent heureux.

Bouin terminait second à trois yards du vainqueur dans le Cross des Cinq Nations de 1909 et réussissait, le 30 mai 1909, à couvrir 18 kil. 267 dans l'heure (record du monde professionnel : 18 kil. 878, par Watkins, le 16 septembre 1899; amateur : 18 kil. 741 par A. Shrubb le 5 novembre 1904).

L'ancienneté de ces deux records montre plus que tout commentaire la beauté de la performance de Bouin, notre meilleur coureur amateur de cross-country. S'il ne brilla pas dans le Cross des Cinq-Nations de 1910 qui constituait plutôt une plaisanterie irlandaise qu'une épreuve de course à pied, il prit vite sa revanche dans la course Nice-Monaco où il triomphait de Wood, vainqueur du Cross des Cinq-Nations. Cette victoire que les journaux passèrent presque sous silence est réellement magnifique. Elle est l'un des plus beaux trophées remporté par la France sur l'Angleterre.

Le rival de Bouin, Jacques Keyser, a été également heureux, puisque, dans le Championnat d'Angleterre, il a réussi à finir second, battant les meilleurs amateurs d'Outre-Manche.

On voit que la France possède à l'heure actuelle plusieurs coureurs susceptibles de battre tous les spécialistes du monde.

La boxe. Pour terminer, nous jetterons un coup d'œil sur les performances accomplies par nos boxeurs dans leurs rencontres avec les Anglais. Nous ne parlerons pas des amateurs : dans un article qui tend à prouver la valeur de nos représentants, ce n'est pas le moment. Détournons vite notre regard et regrettons que les purs ne marchent point sur la trace des pros. Ceux-ci, tout au moins quelques-uns d'entre eux, se sont rendu compte qu'il valait mieux pour eux risquer des défaites en rencontrant des Anglais de classe que de croupir dans les triomphes faciles sur des Français de second ordre.

Battling Lacroix, s'il n'avait pas autant de confiance en lui, serait un redoutable pugiliste. Or, l'année dernière, c'était un homme de troisième catégorie. Il décida d'aller tâter les poings anglais, remporta quelques succès, acquit une expérience salutaire et maintenant s'il se méfie un peu plus il pourra prendre une très belle place dans le ring. Marcel Moreau est un boxeur de classe. Ses succès répétés sur des Anglais de valeur prouvent qu'il est notre meilleur homme. Peu d'adversaires d'Outre-Manche peuvent le battre. Pour Hogan, mieux vaut attendre des victoires concluantes en Angleterre.

Citons encore au hasard Paul Thil, Marcel Denis, de Ponthieu, Truffier, Desruelles, Bernstein et le petit prodige Carpentier, qui peuvent sans crainte affronter les meilleurs Anglais de leur poids. Noublions pas le merveilleux petit poids léger Henri Piet, qui fait une tournée triomphale en Amérique et qui est jugé suffisamment brillant pour être opposé aux champions de sa catégorie. Ad Wolgast l'a knock-outé au second round. C'est rapide comme résultat. Or, qu'est-ce que Ad Wolgast ? Le champion du monde des poids légers, le vainqueur de Battling Nelson. Concluez...

En définitive, il résulte de ce qui précède que dans tous les sports les Français font des progrès incessants. L'athlétisme était notre point faible. Les exemples que j'ai cités prouvent abondamment que nous pouvons faire toujours mieux. Ne nous endormons pas sur nos lauriers et bientôt nous verrons de nombreux noms français sur le palmarès des plus importantes épreuves et sur celui des records du monde. *O tempora ! O mores !*

Jacques Mortane.

L'arrivée de la course Nice-Monaco.

Bouin triomphe en 1 h. 5 m. 29 s. pour les 18 kil., battant Wood qu'il a encore vaincu dimanche dernier sur 10 kilom. sur piste à Marseille.

L'Anglais Wood, vainqueur du Cross des Cinq Nations en 1909 et en 1910, finit second à plus de deux minutes de Bouin en 1 h. 7 m. 38 s.

NOS SUCCÈS EN ANGLETERRE

Saint-Yves à Edimbourg.

Célèbre par sa victoire dans le Marathon d'Édimbourg, Saint-Yves a battu en Amérique tous les champions de la distance.

Bouin dans le Cross des Cinq Nations de 1909.

Le Marseillais Bouin finit second à trois yards du vainqueur, Wood. Il bat Wood dans la course Nice-Monaco de 1910.

Labry dans le Marathon professionnel.

Le Français Labry terminait second à 300 mètres de Gardiner dans le Marathon professionnel anglais de 1909.

Millot à Londres.

Millot termine seul, couvrant les 15 milles en 1 h. 32 m. (1909).

Keyser dans le Cross d'Angleterre.

Le Français Keyser réussit le bel exploit, dans le Cross national d'Angleterre de 1910, de terminer second derrière Neaves.

Bouchard.

Gagnant du Marathon anglais et du Cross International de 1910.

(Cliché du *Matin*.)

LE RECORD DU VOL AVEC PASSAGER

Un jeune, un aviateur nouveau, Daniel Kinet, réussit, au Camp de Châlons, l'exploit de voler 2 h. 19 m. 15 s. 2/5 avec un passager (8 avril).

L'aviateur
Daniel Kinet qui, après un mois seulement d'apprentissage, a réussi à battre le record

La semaine dernière, nous donnions le compte-rendu de la prouesse d'un novice de l'aviation, Emile Dubonnet; cette semaine il s'agit d'un autre inconnu, célèbre aujourd'hui, Daniel Kinet.

A peine au sortir de son apprentissage, il commençait à exécuter de beaux vols avec passager, dont un de 1 h. 2 m. 30 s. Le vendredi 8 avril, il faisait encore mieux. A 7 h. 10 du matin, ayant à bord de son biplan H. Farman, M. Lebedeff, comme passagers, il prit un beau départ.

Il commença à voler à 20 mètres d'altitude avec une régularité merveilleuse. Il franchit le cap de la demi-heure. Sa marche est toujours aussi sûre. Puis c'est l'heure, l'heure et demie. Il y a deux heures qu'il vole; son oiseau ne donne pas le moindre signe de défaillance. Le soleil qui était à peine levé au moment du départ, comme s'il supposait que l'exploit du nouveau serait sans intérêt, accourt en hâte pour assister à cette triomphale randonnée et darde ses rayons sur l'aéroplane, lui faisant une auréole dans son vol glorieux. Mais le vent ne se

Kinet au volant.
Kinet, avec un passager, a couvert plus de 150 kilomètres en 2 h. 19 m. 15 s.

Daniel Kinet.
du monde du vol avec un passager, au camp de Châlons, le vendredi 8 avril.

repose pas, il souffle à perdre haleine. Il ne peut rien cependant contre la volonté de Daniel Kinet qui, pour ses débuts, veut accomplir un coup de maître. Enfin, au bout de deux heures dix-neuf minutes quinze secondes deux cinquièmes, le jeune aviateur atterrit devant les quelques spectateurs (car Kinet est un modeste) matinaux qui l'ont vu, avec émotion, battre l'un des plus difficiles records du monde.

Les records avec passager. Il est d'ailleurs intéressant de reprendre la liste des records des vols avec passager:

Le 10 octobre 1908, Wilbur Wright, au camp d'Auvours, vole 1 h. 9 m. 45 s.

Le 27 juillet 1909, Orville Wright vole, à Fort-Myers, 1 h. 12 m. 40 s.

Le 18 septembre 1909, Orville Wright vole, à Berlin, 1 h. 35 m. 47 s.

Le 1er novembre 1909, Henry Farman vole, à Châlons, 1 h. 17 m.

Le 31 janvier 1910, Effimoff, puis Van den Born battent tous deux les records. Le Belge l'emporte avec 1 h. 48 m. 50 s.

F.-A. Wheel.

LE CROSS DE *L'INTRANSIGEANT*

Après le départ : à Vitry-sur-Seine.

*A 2 h. 45, le départ du cross de l'*Intransigeant, *organisé par notre confrère avec la F. C. A. F., était donné à plus de 200 coureurs qui s'élançaient sur le parcours de 12 kilomètres.*

Un passage difficile.

Ce cross, à l'encontre de la plupart de ceux que l'on trace en France, comprenait des prairies et champs, des bois, des rues pavées, du macadam et des sentiers en terre. A droite et à gauche du cliché, le vainqueur Guingand, de l'U. S. Voltaire, qui a triomphé en 36 m. 42 s. devant Moché, Radigué, Rax, etc. Le challenge est remporté par l'U. S. Voltaire, qui le gagne pour la seconde fois.

LE JEU DES TROIS-QUARTS

Par JACK DEDET

Jack Dedet, considéré par les Anglais comme notre meilleur joueur, donne quelques conseils aux trois-quarts français.

Il fut un temps où les avants avaient seuls le soin d'assurer le succès d'un match de rugby. A cette époque bénie, le nombre des trois-quarts se montait tout juste à un. Puis il y en eut deux, trois, et c'est seulement vers 1893 que le nombre de quatre fut adopté définitivement, lorsqu'il vint à l'idée des demis d'Oxford, qu'il serait peut-être astucieux de passer aux lignes arrières, au lieu de charger farouchement en avant quelqu'en put être le résultat.

De ce jour seulement, commença le véritable travail des trois-quarts.

Du coup de pied

Il importe au plus haut point que les trois-quarts possèdent un excellent coup de pied, aussi bien du gauche que du droit. C'est une des qualités dont ils auront beaucoup à faire usage au cours de la partie. Il faut, en outre, que le centre s'entraîne spécialement aux drop-goals, car l'occasion s'en présentera pour lui assez fréquemment.

C'est au centre également, qu'incombera la tâche de renvoyer les shoots de l'adversaire. Il est donc de la plus graude importance qu'il ait la puissance nécessaire à trouver la touche, par-dessus les têtes de ses avants.

Les trois-quarts et la défense

Les trois-quarts jouent dans la défensive un rôle considérable. Ce sont eux qui devront arrêter les hommes échappés aux demis, et leur tâche sera d'autant plus difficile que la charge leur arrivera de plus loin. Quand les trois-quarts auront affaire à des avants inexpérimentés, il leur sera possible de ramasser le ballon et de l'envoyer en touche, mais lorsque les dribblings seront suivis de très près, leur unique ressource sera de se coucher sur le ballon, sans hésiter.

Au cas où l'adversaire réussit à partir immédiatement en passes, le trois-quart le plus près de l'homme en possession de la balle, doit se lancer sur ce dernier, laissant à ses compagnons le soin de surveiller les autres. Souvent, il arrive qu'un avant après s'être échappé, a une seconde d'hésitation pendant laquelle il s'arrête et cherche le co-équipier à qui il va passer. C'est alors pour le trois-quarts une occasion unique de s'assurer del'homme et du ballon par un seul plaquage.

Quant au plaquage il n'y en a qu'un qui doive être employé par un trois-quart, qui se respecte; c'est le plaquage aux jambes. C'est en effet, le seul qui arrête l'homme sur le coup et sans lui permettre de gagner, ne serait-ce que 50 centimètres de terrain.

Quand les avants ennemis sont en possession de la balle et qu'ils l'ont talonnée hors de la mêlée, tous les trois-quarts doivent partir à la rencontre des hommes qu'ils marquent. Ils doivent surtout porter une extrême attention à ne pas laisser d'ouverture par où s'échapperait le demi adverse. Bien entendu cela regarde les demis, mais toutefois les trois-quarts feront bien, par crainte d'accidents, de ne pas trop s'avancer. Quand le demi adverse donné la balle à son trois-quart, aile, le trois-quart aile qui lui fait face doit immédiatement le charger pour le forcer à faire la passe. A ce moment, les centres auront rejoint leur homme, et la manœuvre a beaucoup de chance d'échouer. Rappelez-vous bien, en effet, que plus la balle gagne du côté ouvert plus le danger grandit, et plus on doit faire d'effort pour y parer. Quant à l'aile, elle ne doit pas seulement forcer son vis-à-vis à se débarrasser du ballon, mais elle doit le harceler sans cesse et veiller à ce qu'il ne puisse jamais s'échapper. Un joueur qui suivra fidèlement ce conseil sera pour son équipe d'une grande utilité et à l'occasion ne manquera pas d'attirer sur lui l'œil bienveillant de Brennus et de tous ces Messieurs de la Commission.

L'on peut donc dire que la défense des trois-quarts consiste en deux grands points :

1° Arrêter les charges des avants;

2° Briser l'élan de la ligne des trois-quarts.

Jack Dedet.

L'excellent joueur international de rugby, auteur de cet article.

Le premier point demande comme nous l'avons vu beaucoup de décision et une grande promptitude d'exécution. Quant au deuxième, il veut plus de qualités encore.

Le grand principe sur lequel on ne saurait trop insister, c'est que les trois-quarts doivent marquer de très près, du plus près qu'ils peuvent. En cela consiste un des grands secrets du jeu de trois-quarts.

Etant donné un « marquage » impitoyable et précis, personne, théoriquement, ne devrait pouvoir passer. Mais au football comme dans tous les autres jeux, il y a loin de la théorie à la pratique, et cela est fort heureux.

Les trois-quarts et l'attaque.

L'origine la plus fréquente de l'attaque est la passe du ballon talonné par les avants, du demi de mêlée au demi d'ouverture et de celui-ci aux trois-quarts. La place que doivent tenir les trois-quarts par rapport à la mêlée dépend entièrement de la position qu'occupera cette dernière sur le champ. Si la mêlée est près de la ligne de touche, les trois-quarts doivent former une ligne en travers du terrain, de façon à ce que le demi d'ouverture constitue un 5e trois-quarts. Si la mêlée se trouve au milieu du terrain, on place généralement un ecntre et une aile de chaque côté.

Les passes doivent être rapides et basses. Faites autrement elles ne peuvent être que nuisibles. Le plus souvent, les trois-quarts commencent à attaquer lorsqu'ils sont un peu plus loin que leur 30 mètres. Le centre le plus proche ayant alors reçu la balle de son demi, essaye de tromper son vis-à-vis. Il atteindra ce but, soit en feintant, soit en faisant des crochets. Quand il en sera venu à bout, il courra droit à l'autre centre et quand il en sera à quelques mètres, fera la passe à son camarade, qui aura alors à s'occuper de l'aile et qui devra courir droit vers les buts à moins que cette aile ne vienne le plaquer. Dès que l'aile l'approchera, il fera la passe à son voisin, qui n'aura plus devant lui que l'arrière. Cette tactique comporte naturellement une foule de combinaisons. C'est ainsi que le centre en reçevant la balle pourra :

1° passer;

2° essayer un drop-goal;

3° passer à l'aile par-dessus la tête de l'autre centre;

4° charger;

5° ou bien, s'il est cerné, donner un coup de pied de déplacement.

Dans toutes circonstances, le second centre doit toujours soutenir son aile de façon à pouvoir prendre les retours de passe, ou s'il a le temps doubler celui ci à l'aile.

Quand l'aile reçoit la passe et si tout a été bien combiné, il n'a plus qu'à passer l'arrière. Deux partis se présentent à lui : il peut feinter ou faire un crochet. C'est ce dernier parti auquel il doit s'arrêter; c'est en effet de beaucoup le plus sûr et en outre, le crochet est beaucoup plus facile à acquérir que la feinte.

Mais si l'aile trouve en face de lui l'aile adverse, il peut ou bien repasser au centre, ou bien, s'il se trouve enfermé, essayer de passer en force. C'est en raison de pareils événements qu'il faut toujours mettre aux ailes des hommes capables d'un violent effort musculaire.

Quelques trois-quarts ailes ont l'habitude de sauter par-dessus l'arrière. C'est évidemment très joli, mais s'ils sont ramassés par les deux pieds, cela ne laisse pas de présenter quelques inconvénients. Le trois-quart aile enfermé pourra encore dégager en avant et au milieu du terrain, et courir à toute vitesse le long de la touche pour mettre ses hommes en jeu. C'est un coup assez facile à réussir et qui est, pour l'adversaire, d'un effet déconcertant.

Aptitudes physiques et morales des trois-quarts.

Les qualités physiques que doit posséder le trois-quart sont toutes différentes si celui-ci doit jouer au centre ou à l'aile.

Le centre doit être grand, doué d'un sang-froid à toute épreuve, car il est appelé à sauver son camp dans les cas les plus désespérés. De plus, il doit être très adroit, de façon à reprendre le ballon dans les positions les plus bizarres.

L'aile, au contraire, doit être plutôt un homme de petite taille, très râblé, mais possédant une grande vitesse et beaucoup de perçant.

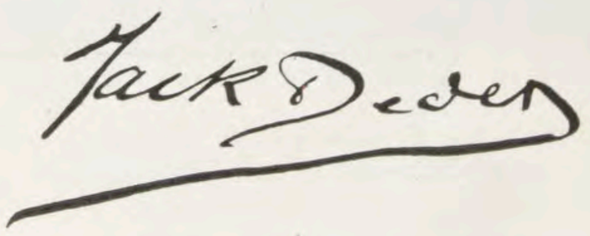
Les aptitudes morales n'ont pas besoin d'être développées chez le trois-quart aile; l'homme qui tient cette place n'en sera que meilleur s'il a une grande connaissance du jeu, mais ce n'est pas pour lui la qualité essentielle.

Tout au contraire, le joueur appelé à jouer au centre d'une ligne de trois-quart doit-il être doué d'une science approfondie du rugby: il est, par sa place, le pilier de l'attaque et de la défense; c'est de la connaissance qu'il aura de la place à occuper, de la décision qu'il mettra à exécuter feintes, passes et crochets, que dépendra la victoire du team.

En somme, la ligne de trois-quart forme dans l'attaque une place essentiellement mobile, capable d'évoluer en toutes directions, dans la défense le mur infranchissable où vient se casser l'offensive adverse : pour ce faire, elle doit avoir une homogénéité absolue.

Les deux centres, hommes de têtes, lançent dans l'attaque les deux ailes, hommes aux qualités physiques très développées, après avoir tout fait pour aplanir les difficultés qui pouvaient surgir devant ceux-ci. Le centre prépare, annonce l'attaque, l'aile la termine au milieu.

En résumé, nous dirons que pour une équipe il est de beaucoup préférable de posséder des hommes à la défense impeccable, que d'avoir de ces brillants marqueurs d'esais, qui vous donnent 3 points à un moment donné, mais qui, sitôt après, en laissent marquer 9 contre leur camp. Nous dirons enfin que le poste de trois-quart offre d'ineffables jouissances... lorsque ce sont vos avants qui l'emportent. Dans le cas contraire, il n'y a pas de place plus misérable et plus ingrate.



LE JEU DES TROIS-QUARTS

Le ballon est marqué.
Souvent très utile.

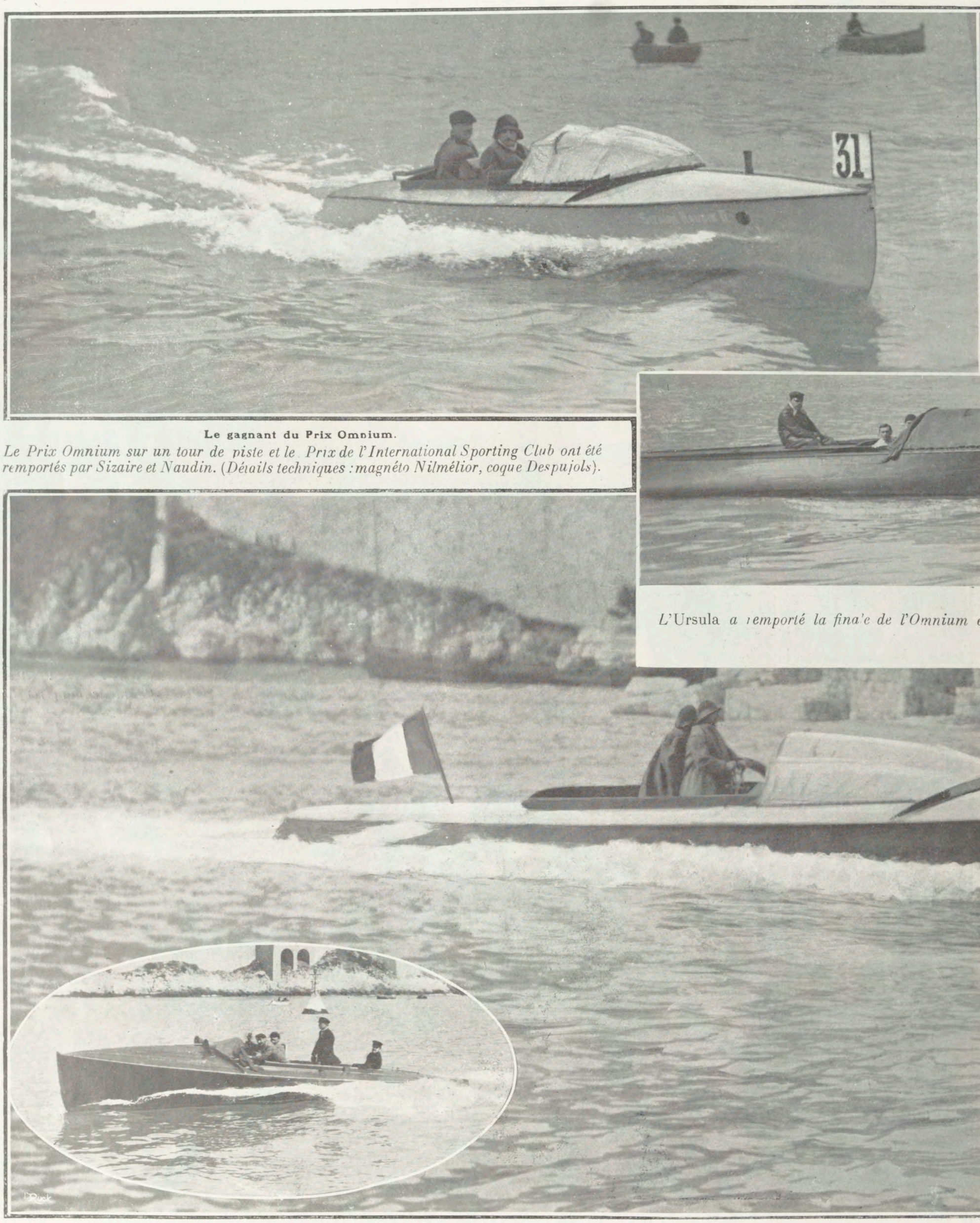
Une passe.
Doit être faite en courant, et à hauteur de ceinture.

L'interception.
Rien n'est plus démoralisant pour l'adversaire et n'aboutit plus sûrement à un essai.

Saut par-dessus l'arrière
Fantaisie dangereuse.

Une bonne position de charge.
Lorsque la ligne des trois-quarts charge, elle doit charger en ligne droite, et les passes doivent être faites en vitesse. A gauche, un bon plaquage aux jambes, tels qu'ils doivent toujours être effectués; à droite, le trois-quart se couche sur le ballon, pour arrêter un dribbling. Remarquer que dans cette position, le joueur qui arrête le ballon ne craint presque pas les coups de pied à la tête.

LES CANOTS AUTOMOBILES



Le gagnant du Prix Omnium.

Le Prix Omnium sur un tour de piste et le Prix de l'International Sporting Club ont été remportés par Sizaire et Naudin. (Détails techniques : magnéto Nilmélior, coque Despujols).

No[illegible]cial.

Simons, [illegible]graphe, sou[illegible] l'égide du[illegible]monégasque [illegible]tique.

L'*Ursula* d[illegible]stminster.

*L'*Ursula *a remporté la fina'e de l'Omnium et la course de [illegible]uzième Wolseley, [illegible]viation.*

Le *Labor-Picker*.

Le Labor-Picker, *qui a remporté le Prix de la Méditerranée, en 1 h. 11 m. 15 s. 3/5 (50 kil., moyenne à l'heure : 42 kil. 100), devant* Le Gallinari-Spa, *à plus de 11 minutes.*
*(Détails techniques : moteur d'*aviation *Labor-Picker, magnéto Nilmelior.)*

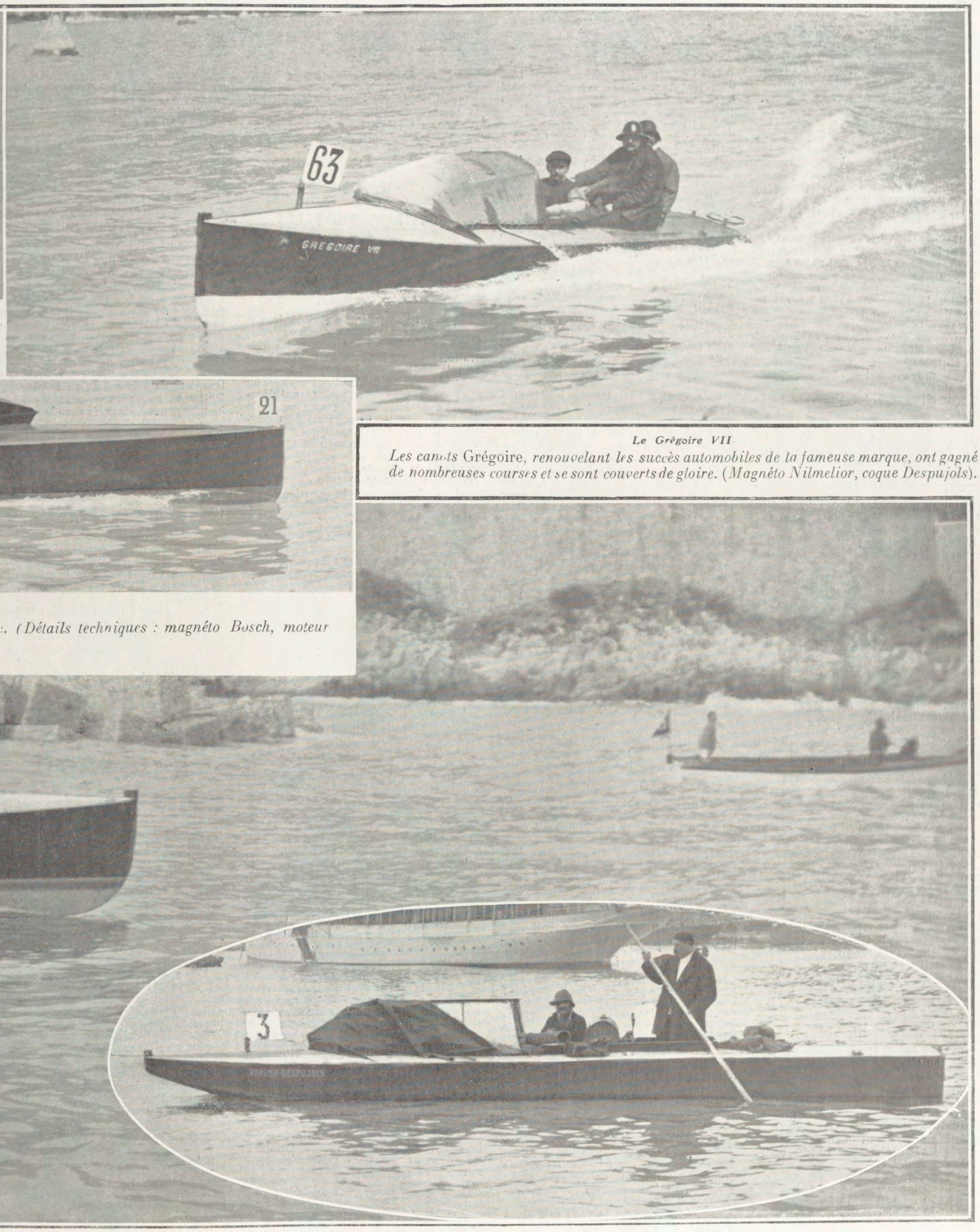
Le gagnant du Championnat de la M[illegible]

Le Championnat de la Mer, l'épreuve capitale du meeting pour le [illegible] 10 avril, à Monaco. Le parcours comporte 200 kilomètres. C'est le [illegible] en 4 h. 22 m. 35 s. 2/5. (Détails techniques : magnéto [illegible]

Clichés de notre envoyé spécial.

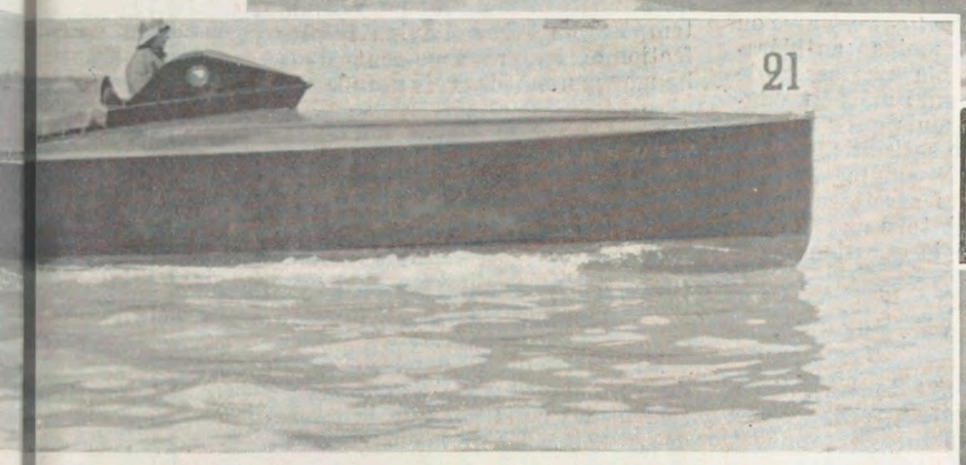
AU MEETING DE MONACO

…écial.
…raphe, sous
…nonégasque,
…nés.



Le Grégoire VII

Les canots Grégoire, *renouvelant les succès automobiles de la fameuse marque, ont gagné de nombreuses courses et se sont couverts de gloire. (Magnéto Nilmelior, coque Despujols).*



…stminster.
…deuxième série. *(Détails techniques : magnéto Bosch, moteur …Aviation).*

…er se disputait le dimanche
…e qui a remporté la victoire
…coue Despujols).

Le vainqueur du Prix de Monaco.

Le Prix de Monaco pour les cruisers de première série a été remporté par le Brasier-Despujols *qui a couvert les 50 kilomètres en 1 h. 7 m. 2 s. 4/5, à une moyenne de 44 kilom. 776 à l'heure. Il battait* Jack *qui finissait second en 1 h. 14 m. 3 s. 2/5 (Détails techniques : moteur Brasier, magnéto Bosch, coque Despujols.)*

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Sous cette rubrique nous voulons avoir avec nos lecteurs, tous les quinze jours, une conversation qui sera en même temps une leçon de choses profitable à tous. Nous insèrerons les questions d'ordre général, à quelque sport qu'elles se rattachent, qu'ils voudront bien nous poser, ainsi que les réponses qui seront faites. Toutes les questions sportives susceptibles d'être traitées en quelques lignes pourront ainsi être examinées, et nous comptons, pour cela, sur l'aimable collaboration de tous nos lecteurs (1). — Nous publierons en outre, cela en dehors de toute publicité, et, est-il besoin de le dire, gratuitement, les renseignements, descriptions et croquis relatifs aux dernières inventions, aux derniers perfectionnements de l'art mécanique susceptibles d'intéresser le chauffeur, le cycliste, l'aviateur, etc.

Réponses aux questions anciennes

QUESTION N° 13.

Comment fonctionne le Pari Mutuel?

Je viens répondre à la question posée par un de vos lecteurs, dans le numéro de la *Vie au Grand Air* de cette semaine, à la rubrique » Le Petit Dictionnaire sportif ».

Cette question se divisant en trois parties, je les prends l'une après l'autre.

1° *Comment se fait la répartition ?*

Il y a une répartition par enceinte : Pesage, pavillon, pelouse ; mais, bien entendu, la façon de procéder est la même dans chacune d'elles.

Prenons la pelouse comme exemple, et supposons qu'au départ de la course, la centralisation de tous les bureaux du Pari Mutuel donne :

1.200 mises sur les chevaux joués gagnants ;

3.000 mises sur les chevaux joués placés.

Soit, respectivement, à l'unité de 5 fr., un produit de 6.000 et 15.000 fr.

Le cheval *gagnant* était joué 280 fois. Le calcul s'établit ainsi :

$\frac{6.000 - 480}{280}$ (8 0/0 de prélèv. = 19 fr. 71)

par mise gagnante que l'on paiera 19 fr. 50, les fractions n'étant payées que par 0 fr. 50.

Les chevaux *placés* (supposons-en 3 à payer) étaient joués :

Savoir :

Le 1er	(qui est le gagnant)	500	fois
2e	— —	200	»
3e	— —	80	»
	(soit	780	gagnants sur les 3.000.)

Le calcul, pour ceux-ci, s'établit ainsi :

3.000 mises à 5 fr. font. . . .	15.000
Retenue officielle 8 0/0, soit.	1.200
Reste. . .	13.800

On commence par *réserver* sur cette somme les 5 fr. joués sur les 3 chevaux placés, soit 780 × 5 = 3.900

Il reste. . . 9.900

Bénéfice réel à partager entre les 3 chevaux, soit 9.900 : 3 = 3.300, mais au prorata des mises ; on trouve alors :

Pour le 1er :

3.300 : 500 = 6 fr. 60 + 5 fr. réservés ;

Pour le 2e :

3.300 : 200 = 16 fr. 50 + 5 fr. réservés ;

Pour le 3e :

3.300 : 80 = 41 fr. 25 + 5 fr. réservés.

Soit *11 fr. 50*, *21 fr. 50* et *46 fr.* (toujours en tenant compte des fractions de 0 fr. 50).

Il me faut ici ouvrir une parenthèse pour expliquer le but de la « réserve » de 5 fr. faite avant tout partage, ce qui peut paraître bizarre à un profane. Cette réserve a pour but de pouvoir rendre *au moins* sa mise au joueur ayant à toucher un cheval placé. Un exemple me fera mieux comprendre :

Si, au lieu d'être joués dans les proportions indiquées : 500, 200 et 80 fois, les chevaux placés étaient joués le

1er 1.000 fois,
2e 100 »
3e 50 »

ce qui se produit souvent dans les courses où il y a un grandissime favori, la situation, en ne réservant pas tout d'abord la mise, serait la suivante :

Après les 8 0/0, reste 13.800 pour 3 chevaux, soit 4.600.

Et au prorata des mises :

4.600 : 1.000 = 4 fr. 60 !
4.600 : 100 = 46 fr.
4.600 : 50 = 92 fr.

Les joueurs du 1er cheval placé toucheraient donc *moins* que leur mise, tout en ayant gagné, ce qui serait impossible.

Tandis qu'avec la façon adoptée :

Si, des.	13.800
on réserve, pour les leur rendre, 1.150 mises à 5 fr. . .	5.750
Il reste . . .	8.050

Soit, pour chaque cheval, 2.683 environ et, comme ci-dessous :

2.683 : 1.000 = 2 fr.68 + 5 (réservés) = 7 fr. 50.

2.683 : 100 = 26 fr. + 5 (réservés) = 31 fr.

2.683 : 50 = 52 fr. + 5 (réservés) = 57 fr.

Ces exemples s'appliquent, comme je l'ai dit, à toutes les enceintes. Pour la répartition du Pesage, il n'y a qu'à envisager l'unité de 10 fr. au lieu de 5 fr., mais les calculs restent les mêmes.

2° *Pourquoi un cheval ne rapporte-t-il pas deux fois plus au pesage qu'à la pelouse?*

Cela ne se produit que sur les champs de courses parisiens et des environs, et vient de ce que, comme expliqué plus haut, chaque enceinte a sa répartition *propre*. Le jeu d'une enceinte ne se confondant pas avec celui de l'autre, il est clair qu'il ne peut pas y avoir « parité ».

Ce cas ne se produit pas sur les hippodromes de province, qui ont pour la plupart adopté le système du Pari Mutuel *unifié à 5 fr.* Avec ce système, le mode de répartition est le même, mais les enjeux de *toutes* les enceintes sont *réunis* et on en fait la répartition globale sur la base de l'unité de 5 fr.

3° La 3e partie de la question posée par votre correspondant me semble *sans intérêt.*

Etant donné, en effet, que cette martingale infaillible (?) n'est applicable *que dans le cas* où aucune retenue ne serait opérée sur les fonds du Pari Mutuel, il n'y a pas à s'y arrêter, puisque la suppression de cette retenue n'est pas à envisager, loin de là !

J. TERNISIEN.

(1) Nos lecteurs qui veulent bien nous faire l'honneur d'une communication, sont priés de n'écrire qu'au *recto* de leur papier, cela à cause des nécessités de la composition.

QUESTION N° 14.

Panne d'Allumage.

Votre panne était anodine, et si comme moi-même vous aviez eu le bonheur ! de faire il y a 12 à 15 ans du tricycle de Dion un cheval 1/4, le povre ! vous auriez eu à chaque fois qu'il tombe « une petite pluie fine » la même histoire ; voici pourquoi en deux mots et simplement : la porcelaine de votre bougie étant humide ladite bougie était en court-circuit, c'est-à-dire que le courant à haute tension trouvant par l'eau un issue facile retournait très gentiment à son point de départ sans enflammer les gaz. Notre vieux remède était le suivant lorsque nous nous trouvions pris par la pluie : un petit carton d'amiante fixé au-dessus de la bougie empêche l'eau de tomber dessus et c'est tout. Le bon départ du lendemain très simple, la bougie n'étant plus humide, tout était dans l'ordre. Ceci n'est qu'un des multiples arrêts que nous avions sur ce genre de véhicule, mais, vous verrez, il y en a d'autres et plus difficiles ! Ah les temps héroïques de la locomotion automobile !

P. VICTOR,
autos, Lisieux.

Dans le numéro de « la *Vie au Grand Air* » du 19 courant, je lis votre panne d'allumage. Je crois vous renseigner utilement dans les lignes suivantes :

Votre panne d'allumage est due simplement à la pluie.

Dans le circuit de la pile : soit dans la section de fil allant de la pile à la bobine, soit dans la bobine même, soit dans un contact, une infiltration d'eau s'est produite et a causé une déperdition de courant sans toutefois amener un court-circuit complet. Ceci est dû à une cassure de la gutta sous le coton recouvrant les fils. Votre bougie ne trouvant plus assez d'énergie a causé tout le dommage. D'ailleurs vous pourrez vérifier ce que j'avance en humectant votre circuit électrique et essayer la mise en marche.

MESSAGIER.

QUESTIONS NOUVELLES

QUESTION NOUVELLE, N° 15.

Rechapages et contre-enveloppes.

1° Y a-t-il avantage, au point de vue pccuniaire, à faire rechaper ses enveloppes ? — Ne vaut-il pas mieux, au contraire, les user jusqu'à la corde et les remplacer alors par des neuves ?

2° Que penser des *contre-enveloppes* ou *protecteurs* plus ou moins antidérapants ? — Michelin n'a pas assez de foudres pour les honnir ; mais je connais certains de mes amis qui s'en servent et disent en être satisfaits.

Je crois qu'un referendum de tous vos lecteurs chauffeurs serait certainement très profitable à tous ceux (et ils sont nombreux) que la question intéresse.

Qu'en pensez-vous ?

M. DUTROMP,
Agen.

Nous sommes en effet tout à fait de l'avis de M, M. Dutromp : sur cette question toujours brûlante des pneus, les avis ne sont jamais trop nombreux. — Nos colonnes sont ouvertes aux réponses qui, nous l'espérons, vont arriver drues et pressées.

A propos du Gyroscope.

Un de nos abonnés nous fait remarquer que la description du monorail Brennan, parue dans un numéro récent, doit être erronée : selon lui, les deux gyroscopes stabilisateurs tournent dans le même sens : tournant en sens contraire l'un de l'autre, ils ne devraient produire aucun effet gyroscopique.

Sans vouloir prolonger la discussion, faisons seulement remarquer que le monorail Brennan a été décrit par plusieurs revues scientifiques conformément à notre article. Récemment encore, la *Technique Moderne* (numéro de mars) reproduit une description analogue.

Notre lecteur termine ainsi sa lettre : « A propos du gyroscope appliqué aux aéroplanes, il n'y a, à mon avis, rien à faire dans cette voie pour une foule de raisons, dont l'une est la même que celle qui a empêché la marine anglaise de poursuivre ses expériences avec des bateaux gyroscopés. En effet, un aéroplane, plus encore qu'un bateau, est plongé dans un fluide très mouvant : or, il doit pouvoir céder aux mouvements de ce fluide, sous peine d'être disloqué comme le bateau anglais l'a été par les vagues.

« Vouloir empêcher un aéroplane de dériver quand il reçoit un courant d'air transversal, est une utopie. Les projectiles sont dérivés par le vent, les aéroplanes le sont et le seront aussi. Cela n'empêchera pas, du reste, qu'on fera avant peu des appareils capables de sortir par tous les temps, et cela sans aucun gyroscope. »

E. PELLIER, *8, quai de Retz. Lyon.*

Que M. Pellier nous permette de lui faire remarquer que le problème de la stabilisation des aéroplanes par gyroscope n'a que de bien lointains rapports avec celui qui consiste à supprimer le mouvement d'un navire au moyen de cet appareil.

Alors que, dans le navire, le gyroscope fait corps avec la carène et ne permet à celle-ci qu'un mouvement de translation, dans l'aéroplane le gyroscope se borne à influencer les appareils de stabilisation (gouvernails, ailes gauchissables) par une commande que l'aviateur peut supprimer à son gré.

Il n'a jamais non plus été question *d'empêcher un aéroplane de dériver quand il reçoit un courant d'air transversal :* cela est bien certainement une utopie, comme l'affirme notre correspondant. Il s'agit simplement de permettre à l'appareil volant de reprendre automatiquement sa stabilité quand elle a été compromise par un remous ou une cause extérieure quelconque.

Ajoutons, enfin, que nous sommes à peu près de son avis quant à la conclusion de sa lettre : on fera certainement des appareils capables de sortir sans aucun gyroscope ; par tous les temps ? c'est une autre question. De même qu'un bateau reste au port pendant la tempête, de même l'avion le plus perfectionné restera sagement dans son hangar pendant les très grands vents.

H. PETIT.

BIBLIOGRAPHIE (1)

Navigation aérienne et navigation sous-marine.

M. H. Noalhat, partisan convaincu du « plus lourd que l'air » associe étroitement les conditions de la navigation aérienne à celles de la navigation sous-marine.

Après avoir montré combien le sous-marin à *flottabilité nulle* était difficile à conduire, il établit un parallèle entre lui et le dirigeable actuel, encore plus malaisé à construire et à gouverner.

En tous cas, affirme-t-il, il existe une vitesse critique que ne pourront dépasser les dirigeables, et, aux environs de cette limite, tout accroissement de vitesse conduira à un accroissement énorme, et hors de proportions, de puissance et de dimensions.

Quand à l'aéroplane, il est le frère puîné du sous-marin à flottabilité positive ; ses moyens d'action sur le fluide qui l'environne sont les mêmes.

On a voulu créer deux écoles, Française et Américaine, surtout par amour-propre national : en somme, il n'en existe qu'une, dont les Wright furent les promoteurs.

L'auteur, du reste, dès 1889, en avait exposé les principes dans la *Revue Technique.*

Enfin, M. Noalhat pense que le moteur à explosions cédera un jour sa place sur les appareils d'aviation au moteur à vapeur, qui permettrait des « démarrages rapides, ne nécessitant pas de grands espaces », et d'avoir une « réserve de vapeur surchauffée permettant, *en cas d'accident dans la machinerie* (?) l'atterrissage dans un endroit propice (???) »

L'auteur termine sur une note malheureusement trop vraie : « Il faut bien remarquer que, depuis un an, à part les aviateurs qui sont arrivés à un degré remarquable dans leur *performance* il n'a été fait, sur les aéroplanes, aucun progrès digne d'être retenu. »

(1) Il sera rendu compte de tout ouvrage intéressant la locomotion sous toutes ses formes, dont l'auteur adressera deux exemplaires à la *Vie au Grand Air.*

PETITE CORRESPONDANCE

De Maugins à Aix. — Wills et quinze autres coureurs battront le record de l'heure quand ils voudront. Pour l'heure à pied, c'est autre chose et Bouin est encore loin de l'approcher.

LE PROCÈS DE JACK JOHNSON

Jack Johnson vient de comparaître devant le tribunal à la suite d'une rixe

Il y a quelques mois, dans un bar, Jack Johnson rencontra un de ses anciens amis, un nommé Norman Pindar, nègre comme lui, et resté dans l'état de pauvreté dont le champion est si brillamment sorti. Pindar lui offrit un verre de vin.

— Je ne bois pas de vin, répondit Johnson.

— Oh ! comme tu es fier, dit Pindar. Jadis tu étais bien heureux quand tu pouvais en ingurgiter un verre.

Furieux de se voir rappeler ses origines, Johnson administra une formidable râclée à son camarade. Et pour cette faute, le champion comparaissait le 23 mars devant la Cour de Tombs.

Le juge Mulqueen, président, était informé au début de l'audience que le plaignant et les deux femmes qui l'accompagnaient avaient disparu. Il ajouta que cette disparition avait été machinée par Johnson.

« Si l'accusé a trempé dans cette affaire comme je le suppose, grommela le juge, quand le plaignant sera retrouvé, sans m'inquiéter des contrats et engagements du nègre, je le ferai comparaître immédiatement pour le juger... »

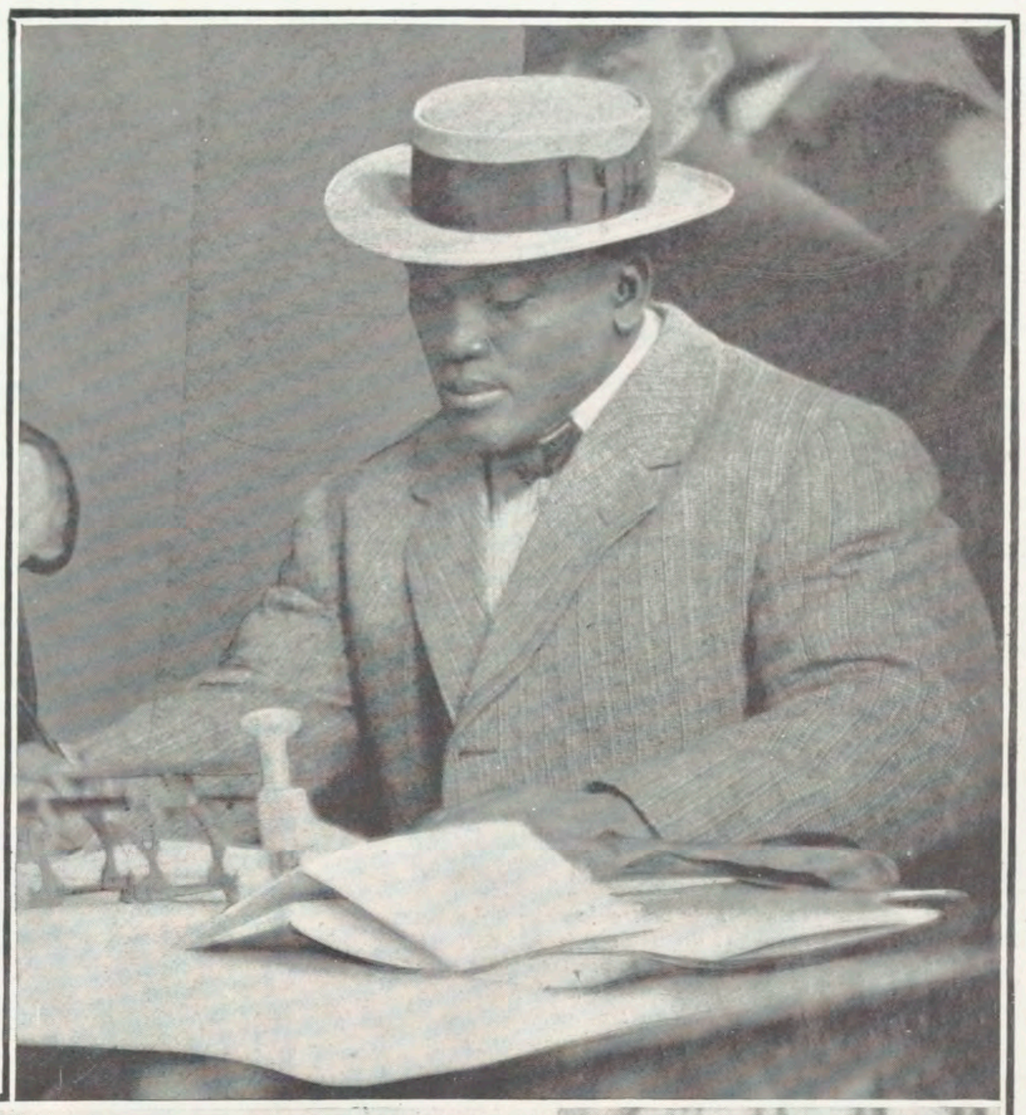
Et Jack Johnson fut condamné à payer la bagatelle de 15.000 francs de caution pour pouvoir être élargi. C'est Arthur Dunning, de Brooklyn qui répond pour le champion. Le nègre et son avocat obtinrent cette réduction — car la caution avait été fixée à 25.000 francs — après une longue discussion au cours de laquelle Johnson s'écria :

— Je regrette que Norman Pindar ne soit pas là, car il aurait avoué que je ne l'avais pas brutalisé. C'est en renversant une table qu'il s'est coupé avec des débris de verre.

Et le champion du monde put se retirer entouré de tous ses admirateurs. Il avait plus de deux livres de diamants sur lui, portait un costume dernier cri, des bottines vernies, un petit nœud de cravate noir et un magnifique chapeau de feutre. Et c'est dans cet accoutrement somptueux qu'il avait attendu sa comparution dans la salle obscure de la cour, en compagnie de vagabonds.

Il faut espérer que si l'on retrouve Norman Pindar, ce ne sera pas avant le 4 juillet, sans quoi, d'après les intentions du juge, il y aurait des chances pour que le match de Johnson avec Jeffries, pour le championnat du monde, fût reculé.

J. M.



Une sortie triomphale.

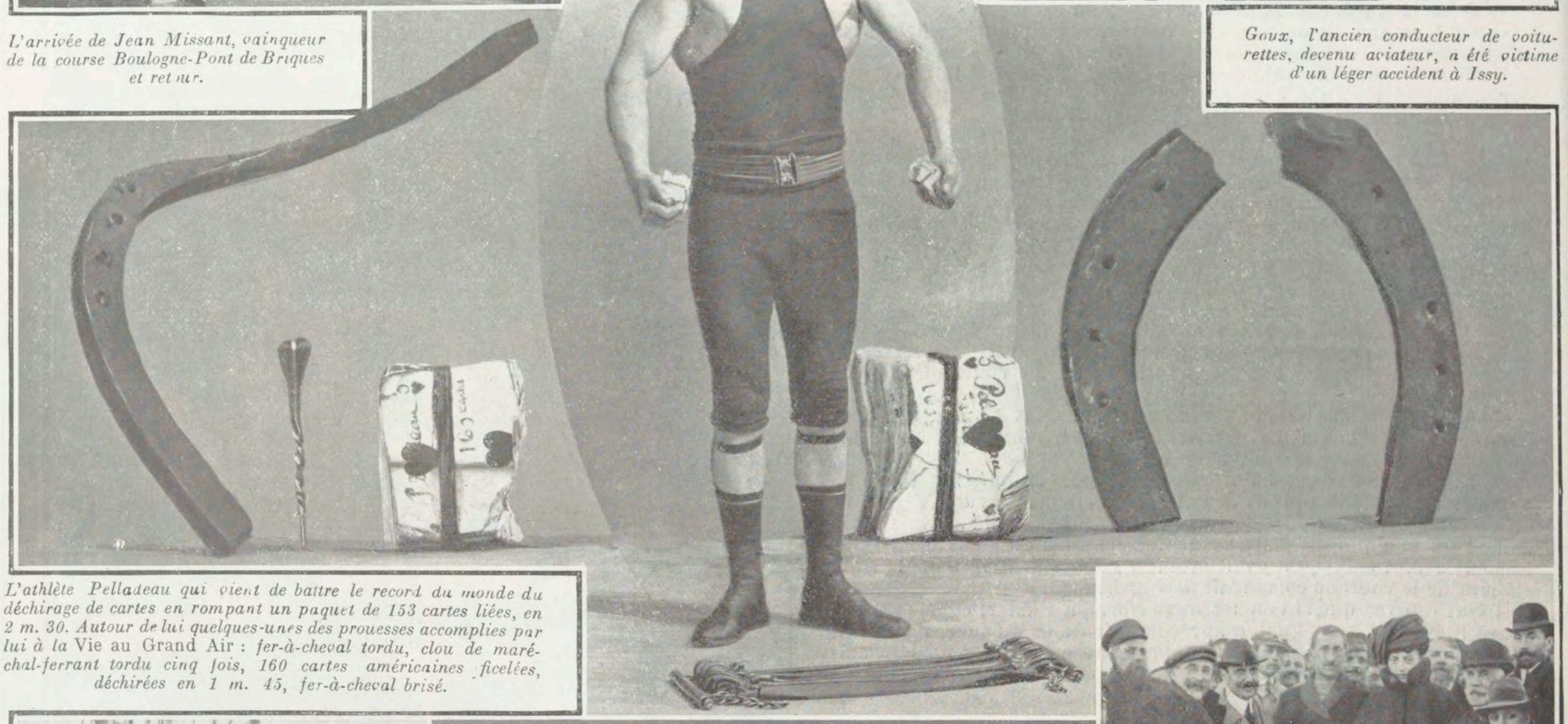
Jack Johnson sort du tribunal entouré de ses admirateurs qui viennent d'assister au premier round de son match au finish avec la Cour.

15.000 francs pour un knock-out.

Jack Johnson signe le chèque de 15.000 francs qui va lui permettre de recouvrer sa liberté après être resté en cellule pendant six heures.

L'arrivée de Jean Missant, vainqueur de la course Boulogne-Pont de Briques et retour.

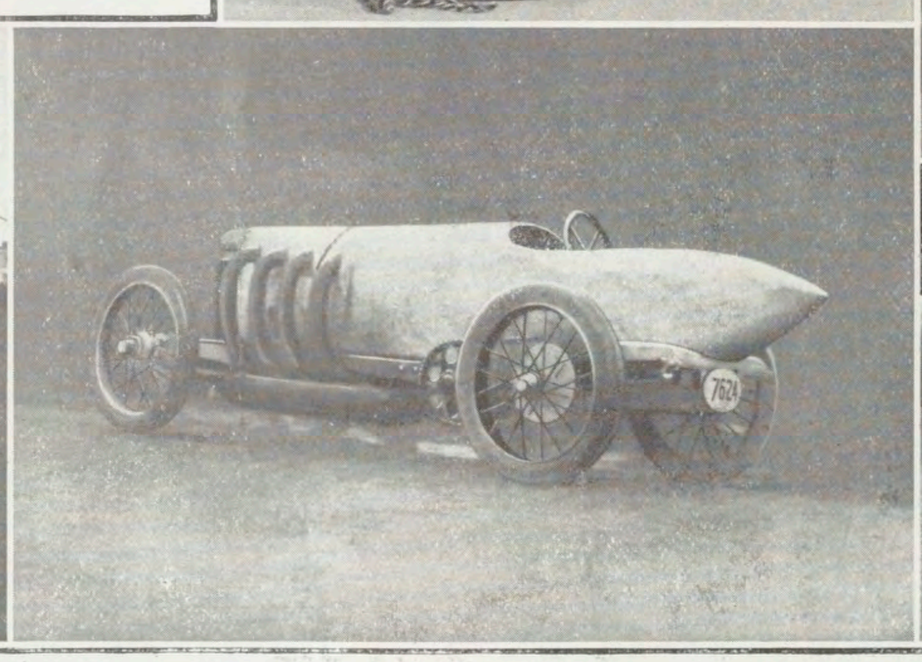
Goux, l'ancien conducteur de voiturettes, devenu aviateur, a été victime d'un léger accident à Issy.



L'athlète Pelladeau qui vient de battre le record du monde du déchirage de cartes en rompant un paquet de 153 cartes liées, en 2 m. 30. Autour de lui quelques-unes des prouesses accomplies par lui à la Vie au Grand Air : *fer-à-cheval tordu, clou de maréchal-ferrant tordu cinq fois, 160 cartes américaines ficelées, déchirées en 1 m. 45, fer-à-cheval brisé.*

L'aviateur Popoff causant avec la duchesse de Mecklembourg et M. Henry Roujon après son raid aux îles de Lerins.

Avant le départ du Pommern à Stettin, ascension où les trois aéronautes se tuèrent.



La 250-chevaux, 4 cyl. 185 × 200 avec laquelle Barney Oldfield a fait du 212 à l'heure.

L'équipe de l'U. S. Tourquennoise qui a battu par 3 buts à 0 l'U. S. Servannaise.

Principaux Résultats sportifs du 4 au 10 Avril

AERONAUTIQUE

Vendredi 8 Avril. — Châlons-sur-Marne. — Daniel Kinet bat en aéroplane le record du monde du vol avec passager, couvrant plus de 150 kilomètres en 2 h. 19 m. 15 s.

ATHLÉTISME

Dimanche 10 Avril. — Cross-Country. — Le Cross de l'*Intransigeant* est gagné par Guinguand en 36 m. 42 s., devant Moché, Radigue, Rax...

Dimanche 10 Avril. — Football association. — L'union sportive Tourquennoise, bat l'union sportive Servannaise par 3 buts à 0.

Dimanche 10 Avril. — Course à pied. — Marseille. — Dans une course de 10 kilomètres, Bouin, bat Wood par 25 mètres.

AUTOMOBILE

Mercredi 6 Avril. — Monaco. — *Prix de l'International Sporting-Club* (Cruisers, 50 kilomètres) : 1. Sizaire et Naudin en 1 h. 40 m. 5 s. — *Prix de Monaco* (racers, 50 kilomètres) : 1. Brasier-Despujols, en 1 h. 7 m. 2 s. 4/5.

Jeudi 7 Avril. — Monaco. — *Prix du Tir aux Pigeons* (cruisers, 50 kilomètres) : 1. Grégoire VIII en 1 h. 18 m. 10 s. — *Prix de Monte-Carlo* (racers, 50 kilomètres) : 1. Ursula en 51 m. — *Prix Omnium* (handicap, racers et cruisers) : 1. Ursula, en 11 m. 5 s.

Vendredi 8 Avril. — Monaco. — *Prix de la Méditerranée* (cruisers, 50 kilomètres) : 1. Labor-Picker, en 1 h. 11 m. 15 s. 3/5. — *Prix de la Côte d'Azur* (cruisers, 50 kilomètres) : 1. Mors-Calypso, en 1 h. 9 m. 44 s. 3/5.

Samedi 9 Avril. — Monaco. — *Prix de la Riviera* (cruisers, 50 kilomètres) : 1. Cocorico, en 1 h. 6 m. 58 s. — *Coupe des Nations* (100 kilomètres, cruisers et racers) : 1. Brasier-Despujols, en 2 h. 10 m. 31 s. 1/5.

Dimanche 10 Avril. — Monaco. — *Championnat de la Mer* (cruisers, 200 kilomètres) : 1. Cocorico, en 4 h. 22 m. 35 s. 2/5.

CYCLISME

Dimanche 10 Avril. — Buffalo. — *Prix d'ouverture :* 1. Mayer ; 2. Devoissoux à 1/2 longueur ; 3. Dupuy. Temps, 1 m. 45 s. — *La Roue d'or* (poule de demi-fond, 6 matches de 15 kilomètres). — Premier match : Parent, en 13 m. 41 s. — Deuxième match : Sérès, en 12 m. 30 s. 3/5. — Troisième match : Darragon, en 12 m. 57 s. 3/5. — Quatrième match : Sérès, en 12 m. 46 s. 2/5. — Cinquième match : Darragon, en 12 m. 58 s. 4/5. — Sixième match : Sérès, en 12 m. 24 s. — Classement : 1. Sérès ; 2 Darragon ; 3. Parent ; 4. Galvin.

Dimanche 10 Avril. — Tours : Friol gagne le prix du Conseil Municipal devant Dupré et Pouchois.

Dimanche 10 Avril. — Lyon Ribeyron. — Verdier gagne la course de 40 kilomètres, devant Murard-Jacquet.

Dimanche 10 Avril. — Roubaix. — Guignard bat Nat Butler dans deux matches de 25 et 50 kilomètres.

HIPPISME

Mardi 5 Avril. — Maisons-Laffitte. — *Prix Lagrange* (2.500 mètres, 40.000 francs). — 1. Messidor III, à M. W.-K. Vanderbilt (R. Mitchell) ; 2. Le Matifan ; 3. Ulm. — P. M. : gag. 20 fr. 50 ; pl., 70 francs, 40 fr. 50, 24 francs.

Jeudi 7 Avril. — Auteuil. — *Prix de Porchefontaine* (haies, handicap, 3.500 mètres, 10.000 francs) : Sophora, à M. Camille Blanc (J. Chapman) ; 2. Crossoptylon ; 3. Lauzuna. — P. M. : gag. 164 fr. 50 ; pl., 53 fr. 50, 25 francs 124 francs.

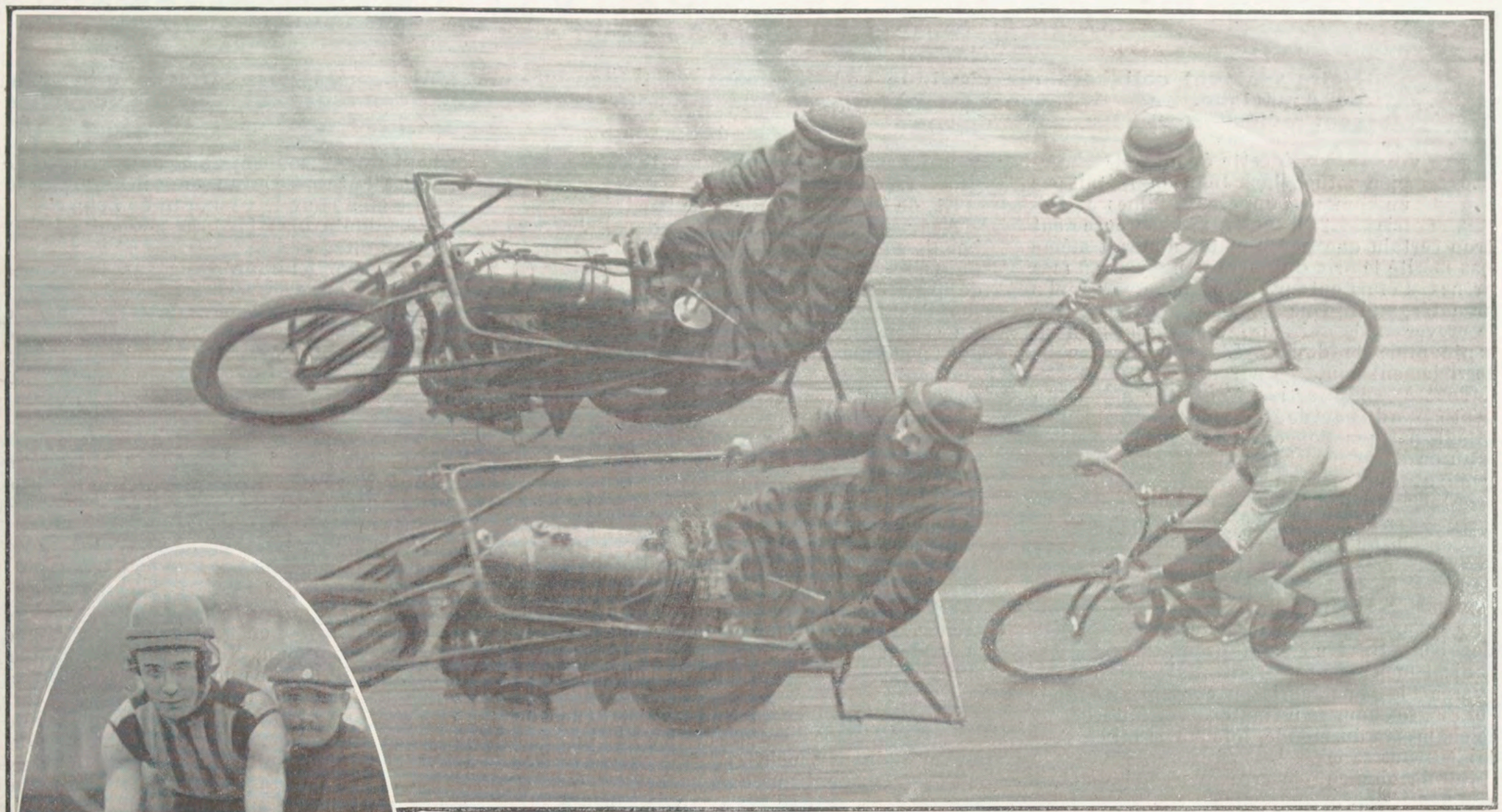
Vendredi 8 Avril. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Blois* (2.500 mètres, 20.000 francs) : 1. Ossian, à M. de Rothschild (Barat) ; 2. Lieutel ; Ripolin. — P. M. : gag. 19 francs ; pl., 11 fr. 50, 18 fr. 50.

Dimanche 10 Avril. — Longchamp. — *Prix Juigné* (2.100 mètres, 20.000 francs) : 1. Cadet Roussel III, à M. J. Prat (R. Sauval) ; 2. Secours ; 3. Sofia. — P. M. : gag 115 fr. 50 ; pl., 35 francs, 67 francs, 34 fr. 50.

Bibliographie

Dans *Jim Harrison boxeur*, traduit par M. Albert Savine (Stock, éditeur), Conan Doyle, abandonnant le genre détective, se révèle grand romancier historique. Son nouveau roman — passionnant comme les meilleurs de cet auteur, — est une vaste toile qui, à l'arrière-plan d'une action dramatique émouvante, fait vivre l'Angleterre du roi Georges avec ses dandys, ses hardis marins et ses champions de boxe. Le sport national anglais par excellence, cher à Byron et au prince de Galles, attendait son peintre. Jamais jusqu'ici la vie d'un boxeur, aux jours glorieux du Ring, n'avait été étudiée de façon si compétente et avec une si grande intensité de vie. Conan Doyle a bien mérité de tous ceux, amateurs ou professionnels qui se sont passionnés pour la boxe.

LA RÉOUVERTURE DE BUFFALO



La Roue d'Or : Darragon bat Parent.

Un temps incertain n'empêcha pas la foule d'affluer au Vélodrome Buffalo, qui faisait sa réouverture dimanche dernier. Le prix important de la journée était la Roue d'Or. Sérès triompha par 3 points, devant Darragon (4 points), Parent (5 points), Galvin (6 points).

Galvin.

Le stayer américain, qui manque encore un peu d'entraînement, a fait ses débuts dimanche dernier.

La finale du Prix d'ouverture.

Mayer et Dupuy s'empoignent tout le dernier tour. Dupuy voyage et se désunit dans le dernier virage, ce qui permet à Devoissoux de lui prendre la seconde place. Bader finit quatrième. Hourlier et Shilling n'ont pu se classer pour la finale.

LES CHAMPIONNATS QUE J'AI ORGANISÉS[1]

Par JAMES COFFROTH

Notre éminent collaborateur continue son amusant récit des grands matches de boxe qu'il a organisés en Amérique. Il raconte ses tracas avec James J. Jeffries et conte de nombreuses anecdotes auxquelles sont mêlés les principaux champions du ring

EVIDEMMENT, à cette époque, le champion actuel, Jack Johnson, n'était pas un homme à opposer à James J. Jeffries. Et il était malheureusement trop certain que pareil match n'aurait même pas mérité le prix du fiacre pour venir à mes arènes. J'étais entouré d'un nuage aux replis argentés, mais je ne voyais pas le moyen de le crever et de lui faire verser une bienfaisante pluie de dollars. L'avenir était noir, terriblement noir.

Tout à coup arriva à San-Francisco un gentleman du nom de Jack Munroe. Je ne saurai jamais par quel concours de circonstances ce Munroe avait réussi à tenir Jeffries en échec pendant quatre rounds à Butte City (Montana). Quand il arriva, il était simplement dévoré par l'idée d'absorber le sang du grand garçon jusqu'à la dernière goutte. A l'en croire, il aurait fait rentrer le chaudronnier dans une boîte de pilules et lorsque je l'écoutais parler, je commençais réellement à trembler pour le champion dont les lauriers devaient être fauchés si promptement et si radicalement sur son front. Malgré toute ma sympathie pour Jeffries, je consentis à proposer au gros homme un match avec Munroe. Et le champion du monde, lorsque je lui en parlai, rit sous cape.

Sur le moment, je crus que ce rire n'était pas aussi sincère que Jeffries voulait le faire supposer. Cependant les événements qui suivirent jetèrent la lumière dans mon esprit et je fus bien forcé de conclure qu'à Butte City le gros chaudronnier avait voulu s'amuser avec Munroe.

Ici, laissez-moi faire une digression d'une seconde pour vous dire que Jeffries est certainement l'un des hommes les plus difficiles à manier au monde, au point de vue des promoteurs de matches. Il a la déplorable manie de signer des contrats pour des combats, des mois et des mois avant le moment nécessaire. Puis, il s'en va le cœur gai et tranquille et oublie tous ses engagements. Un mois environ avant le jour fixé pour la rencontre, il se souvient tout à coup. L'idée jaillit en lui qu'il ferait peut-être bien de commencer à travailler pour s'entraîner. Il perd une semaine à méditer sur ce sujet passionnant, puis il se met à chercher quels seraient aux quatre coins du monde les meilleurs quartiers d'entraînement et les sparring-partner qu'il lui serait utile de choisir. Dix jours plus tard, il fait retentir une sinistre clameur : la remise du contest est absolument essentielle. Ou bien il alléguera que son souffle est mauvais, ou bien qu'il s'est froissé un muscle de la jambe, ou bien encore qu'il a été cruellement mordu par un ours. La conclusion de toutes ces raisons est qu'il ne peut fournir le combat au jour fixé.

J'ai fait une cruelle expérience de ces complications, en 1904, je puis vous le certifier.

L'indécision de Jeffries. D'abord le combat avait été fixé pour le 13 juin. Puis il fut repoussé au 26. Le 24 au matin il était décidé qu'il ne serait donné que le 30. Or, le 28, j'étais informé qu'un épanchement de synovie venait de se déclarer au genou droit de Jeffries.

Immédiatement, je pars aux quartiers d'entraînement de Jim, en compagnie d'Harry Pollock, manager de Munroe.

— Qu'y a-t-il maintenant, Jeff ? demandai-je.

— Oh ! regardez mon pauvre genou, gémit Jeffries. Un épanchement de synovie vient de se produire et je ne puis savoir quand je serai remis sur pieds.

Et, de fait, son genou était soigneusement bandé et donnait absolument l'impression d'être en fort mauvais état.

— Oh ! dit Pollock, je ne pense pas qu'il vous fasse autant souffrir que cela, votre vieux genou raccommodé.

Et, de l'index, il souleva le bandage.

Avec un hurlement d'agonisant, Jeffries bondit sur ses pieds et je croyais que Harry Pollock avait vu ce jour-là, le soleil pour la dernière fois. Enfin, le chaudronnier se contentait d'une colère verbale et ne joignait pas heureusement le geste à la parole. Finalement, nous parvenions, après bien des discussions, à nous entendre pour la date du 26 août. Inutile de vous décrire la fureur de Munroe à la pensée qu'il s'était entraîné pour un match une fois de plus reculé. Et il continuait à réclamer à tous les échos le sang du champion.

Environ deux semaines avant le jour fixé pour le combat, une nouvelle demande m'était faite pour le reculer. Et de qui venait-elle ? De Munroe ! C'en était trop !

— Non, répondis-je avec fermeté, nous avons déjà repoussé ce match quatre fois, cela suffit. Il sera donné au jour définitivement fixé ou jamais. Arrangez-vous comme vous voudrez, mais de toutes façons il se disputera, dussiez-vous être amené dans le ring sur une civière.

La défaite de Munroe. Nous voici donc au 26 août. Je n'étais pas au bout de mes peines ! Bien au contraire, elles ne faisaient que commencer ! Mon sang se fige dans mes veines quand j'y pense aujourd'hui.

La plus grande qualité que j'admire chez un organisateur de matches est la ponctualité. Quand j'ai dit qu'un combat serait donné à 9 heures, c'est à 9 heures exactement et non pas à 9 heures 1 minute que le premier coup de gong retentira. Et jamais je n'ai failli à cette règle ! Sauf une fois... le jour de ce fameux match.

Jeffries et Munroe devaient monter sur le ring à 9 heures. Dix mille personnes environ se pressaient dans mes arènes comme des sardines dans une boîte de fer-blanc. Jeffries était prêt, mais Munroe n'était pas là. De ses doigts glacés la crainte m'étreignait le cœur. Je me précipite hors de mon établissement et dépêche des émissaires en automobiles à tous les coins de San-Francisco. Quarante-cinq minutes se passent et toujours pas de Munroe !

Juste au moment où dix heures allaient sonner, cependant, le voilà qui se décide à arriver ! J'étais soulagé d'un tel poids que je n'eus pas la force de lui dire tout ce que j'avais sur le cœur, dans le langage pittoresque et imagé que la colère m'aurait dicté. Mais il ne fallait pas encore songer à commencer immédiatement. Et après avoir passé une demi-heure à s'habiller, Munroe ne semblait pas du tout prêt à quitter le vestiaire. Il n'y consentit qu'après avoir imprimé trois solennels baisers d'adieu sur le front de son frère. Comme cette accolade finissait, Tim Mac Grath, un des seconds de Munroe, se tournait du côté des spectateurs et sur un ton d'un comique achevé, déclarait :

— Pas de fleurs, je vous prie, par spéciale prière !

Et voilà, enfin, la bande se dirigeant vers le ring : Munroe précédé de ses seconds, qui cherchent à lui cacher la vue de Jeffries. Il gagne son coin et Billy Jordan le présente :

« Gentlemen, clame-t-il, laissez-moi vous présenter Jack Munroe, la gloire des mineurs !... »

Et juste à ce moment inopportun, voilà Jeffries qui éclate de rire, d'un vilain rire de diable. Munroe entend et lance un regard courroucé au coin où est assis son adversaire. De ce regard, il le dévore. Puis, tout à coup, ses yeux contemplent fixement Jeffries, sa figure languissante semble évacuer les dernières gouttes de courage qui s'échappent par le bout de ses souliers de boxe, au risque de mouiller le tapis. En un mot, il paraît absolument mûr pour le chaudron de l'enfer.

Une minute plus tard le *grrrand* combat était terminé !

Laissez-moi jeter un voile sur les scènes déchirantes qui s'ensuivirent.

Le match Nelson-Britt. En décembre de cette année, je fis rencontrer pour la première fois Battling Nelson et Jimmy Britt. Britt triomphait aux points nettement, carrément, quoique Nelson et ses amis se déclarassent affligés de cette décision.

Passons à leur seconde bataille que je donnai à Colma le 9 septembre 1905. C'était un combat si vous le voulez, mais la tactique de Britt était tout à fait mauvaise et il ne matcha pas du tout comme on pouvait l'espérer. Les deux hommes luttèrent pied à pied, se meurtrissant consciencieusement et lentement, graduellement, pouce par pouce, Nelson commençait à fléchir.

— Donne-lui en encore un pour la bonne vieille rue Brannan, Jimmy, hurlait Willius Britt, qui était dans le coin de son frère. Donne-lui en encore un !

Mais c'était justement ce fameux « encore un » que Jimmy ne pouvait se décider à porter et une minute plus tard il gisait à terre, froid comme marbre. C'était au dix-huitième round. Battling Nelson triomphait.

Ce combat rapporta 241.555 francs aux entrées, battant le record pour matches de poids légers établi en 1903 par le contest Young Corbett-Terry Mac Govern qui avait produit, dans mes arènes, 150.000 francs. Les hommes avaient le choix entre un fixe de 100.000 francs à se partager ou un pourcentage et 33 pour cent sur les droits du cinématographe. Nelson vendit ses droits avant de pénétrer dans le ring, mais Jimmy, plus prudent, s'obstina et il amassa une fortune. Je crois me souvenir que, de mon côté, je n'eus pas à me plaindre.

Entre ces deux rencontres, j'organisai le match Britt-Jabez White, qui se disputa le 5 mai 1905. Le contrat était signé, lorsqu'une élection provoqua des changements en haut lieu et je fus poliment informé qu'il ne m'était pas permis de faire disputer la bataille. En conséquence, je me tournai du côté de Morris Levy, qui organisa l'affaire avec moi. Pour je ne sais quelle raison, personne ne songeait à prendre Jabez White au sérieux et cette bévue coûta, à beaucoup d'entre nous, de belles sommes d'argent. Nous avions été très amusés de la demande de White réclamant le pesage pour deux heures de l'après-midi, délai jusqu'alors inconnu en Amérique. Je sais maintenant que c'est la règle en Angleterre. Chacun était si sûr que Jimmy se préparait à un walk-over que 45.000 francs de recette seulement étaient enregistrés. D'après le betting, White n'atteindrait pas le huitième round et on donnait sa victoire à 10 contre 3. Je n'ai jamais parié sur aucun des combats que j'ai organisés, mais comme le Conseil Municipal m'avait aimablement relevé de toute responsabilité, je pensai que je pouvais risquer, pour me consoler, 200 dollars. Je les pariais sur le point que Britt triompherait en huit rounds.

Hélas ! ce Jabez White fut une révélation. Pendant les cinq premières reprises, Britt eut la plus chaude partie de sa carrière et il ne fut jamais plus près du knock-out que dans le quatrième round. White commença alors, à se fatiguer et Britt, graduellement, se reprit et parvint à le mettre dans une si mauvaise posture qu'au vingtième et dernier round, le referee arrêta le combat pour éviter à un homme de valeur une inutile punition.

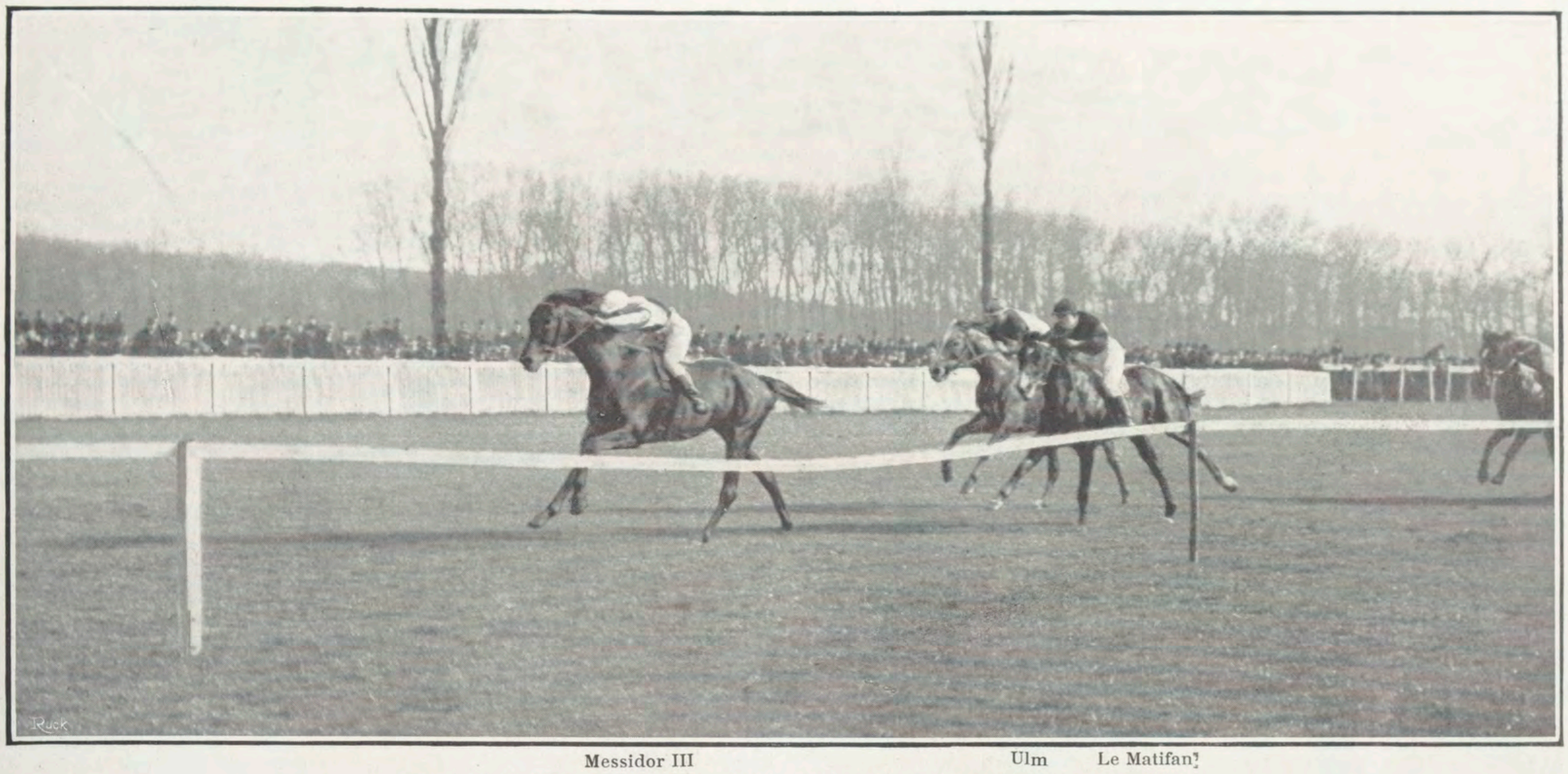
(*A suivre.*)

JAMES W. COFFROTH.

(1) Voir le n° 602.

LA SEMAINE HIPPIQUE

La séance de dimanche dernier, à Longchamp, avait attiré une foule énorme qui venait assister au Prix Juigné, que remporta Cadet Roassel III.



Messidor III Ulm Le Matifan

Le Prix Lagrange (2.000 mètres, 40.000 francs, Maisons-Laffitte, 5 avril).

Long Set, Le Matifan, Messidor III et Sifflet se sont détachés les premiers. Après le poteau ordinaire, Ulm faisant le tour venait se joindre aux chevaux de tête. Après lutte, Messidor l'emportait d'une longueur et demie sur Le Matifan; Ulm, 3e, à trois quarts de longueur.

L'ÉVÉNEMENT capital de la semaine dernière a été la victoire de Messidor III dans le prix Lagrange. On s'inquiétait assez peu de ce fils d'Ex Voto, qui venait de succomber contre Radis Rose à quatre livres. Son départ, tout d'abord improbable, n'a été décidé que la veille : heureuse inspiration qui a valu à l'écurie Vanderbilt un succès de plus, et le plus important qu'elle ait encore remporté cette année.

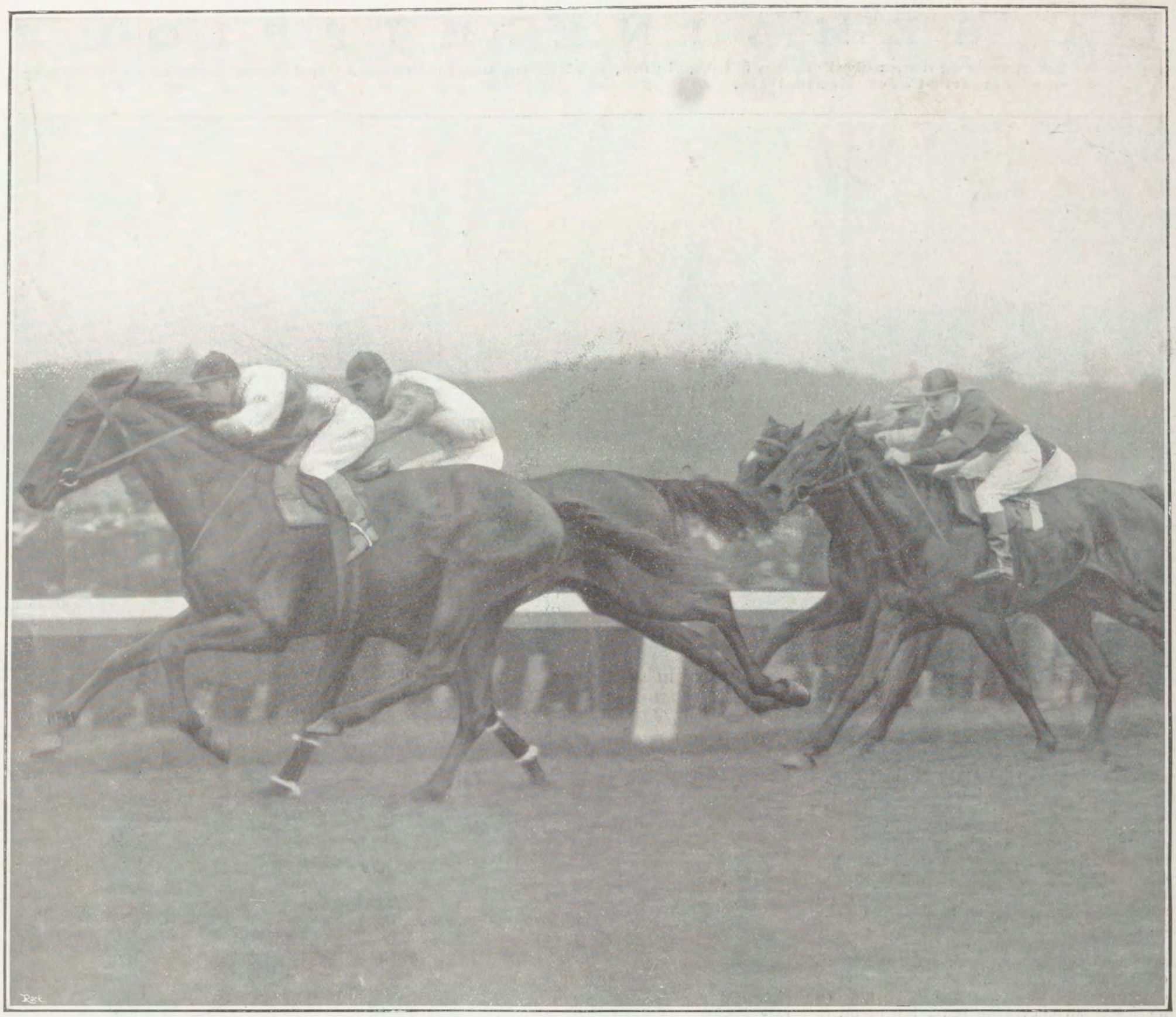
Reinhart, son préféré, qui devait primitivement la représenter seul, a échoué beaucoup plus radicalement qu'à Saint-Cloud; c'est peut-être un très bon cheval, mais ce n'est pas un cheval heureux. Sa première défaite appelait quelques réserves; la seconde comporte les plus sérieuses excuses : il a été la principale victime d'une bousculade qui s'est produite au milieu du parcours et dont Ulm, un autre concurrent très en vue, a eu, lui aussi, à souffrir; Reinhart enfermé, tamponné, n'a plus rien fait par la suite. Ajoutons qu'il était déjà maître avant l'incident. Ulm, une fois dégagé, s'est employé plus généreusement : il s'est mis à la poursuite de Messidor III et de Le Matifan, qui, indemne de tout accroc, en avait profité pour prendre l'avance; mais il n'a pu réussir à réparer complètement son désavantage. Ce désavantage, pourtant, n'avait rien d'irrémédiable et il semble qu'un vraiment bon cheval eût triomphé de la difficulté.

Ce qui est certain, c'est que les deux concurrents qu'on s'attendait à voir finir en tête du lot n'ont pas donné toute leur mesure et la portée du résultat se trouve, de ce fait, très diminuée. Il n'est pas sans intérêt, cependant, car entre Messidor III, Le Matifan, Sifflet, Long Set et autres, le classement opéré peut être accepté, pour l'instant, comme régulier.

Ce qui en ressort, avant tout, c'est la supériorité d'un absent, Radis Rose. Il donne une portée et une signification toutes nouvelles aux deux victoires remportées cette année par le poulain de M. Olry-Rœderer, victoires à propos desquelles on se montrait encore un peu hésitant; on peut estimer Radis Rose de six à sept livres meilleur que Messidor III, d'après le résultat de

Après le Prix Lagrange.

De gauche à droite, Messidor III, par Ex-Voto et Mijaurée, à M. W. K. Vanderbilt (R. Mitchell), vainqueur du Prix Lagrange; Reinhart, à M.W.K. Vanderbilt, et Jochanaan, à M.Auguste Pellerin.



Sofa L'Oranger Cadet Roussel III Fla

Le Prix Juigné (2.000 mètres, 20.000 francs, Longchamp, 10 avril).

Simorgue s'est élancé au lever des rubans devant Sofa, Salies II et Visconti, qui l'ont suivi dans cet ordre jusqu'à la descente. A l'entrée de la ligne droite, Sofa se détachait. Au pavillon, il avait plusieurs longueurs d'avance, mais Cadet Roussel III et Secours venaient rapidement et en quelques foulées le réglaient nettement.

leur dernière rencontre. Messidor III, par la ligne de Le Matifan, serait lui-même un peu supérieur à Ramasseum, deux à quatre livres peut-être. A ce compte, Radis Rose serait à peu près l'analogue d'Hérouval, qui s'est montré, au Tremblay, d'une dizaine de livres meilleur que Ramasseum.

Cette constatation serait assez fâcheuse pour la génération nouvelle s'il fallait considérer Radis Rose comme un crack, et comme un crack à son apogée; mais elle n'a, en réalité, qu'une importance relative. Les premières données sont bien fragiles et le pessimisme, assez fréquent au début du printemps, s'est trouvé le plus souvent agréablement démenti. On ne pouvait guère soupçonner l'an dernier, à pareille époque, que Verdun, quand il battait Hérouval de deux longueurs à Saint-Cloud, quand il succombait de si loin contre Oversight dans le prix Lagrange, qu'il deviendrait le cheval de premier ordre s'est révélé par la suite. Il faut toujours compter avec les révélations et les progrès des trois ans, qui sont choses non seulement possibles, mais probables.

Est-ce parmi les débutants du Prix Juigné qu'il faut chercher le bon cheval attendu ? L'expérience des précédentes années n'est pas encourageante, car depuis bien longtemps il ne s'est trouvé dans l'épreuve classique des retardataires, un sujet capable de jouer un rôle important. Mais il faut ajouter aussi que depuis fort longtemps nous n'y avons pas rencontré d'animaux aussi plaisants. Entre les Cadet Roussel III et Secours, qui ont pris les deux premières places, et L'Oranger qui finit quatrième, le résultat n'a rien eu de décisif. L'Oranger avait été, dit-on, bien essayé avec Lieutel ; sa course est excellente si l'on tient compte du désavantage qu'il a subi au départ, désavantage aggravé par la précipitation de son jockey. Secours, plus mal parti encore, mais plus patiemment monté ne succomba que de bien peu contre Cadet Roussel III.

Du côté des quatre ans, il faut retenir deux résultats saillants : la victoire d'Ossian dans le Prix Le Blois et la défaite de Ronde de Nuit dans la Bourse.

La pouliche de M. de Brémond n'était pas très plaisante, mais elle avait déjà produit une impression analogue au Tremblay ; elle avait ce jour-là si péremptoirement répondu aux critiques, qu'on eût été malvenu à les renouveler et surtout à s'y arrêter. Cette fois pourtant l'apparence n'était pas trompeuse. De toute évidence elle a couru au-dessous de sa vraie forme. Sa qualité a parlé quand même au Tremblay ; mais sa lutte contre Ossian a pu l'éprouver d'autant plus qu'elle y était assez mal préparée. Jacobi, qui l'a battue d'un peu plus d'une longueur facilement, recevait il est vrai sept livres, mais par la ligne d'Hérouval qui, à l'automne dernier aussi bien que cette année à Auteuil, s'est montré supérieur de huit à dix livres à Jacobi, la pouliche eût dû pouvoir lui en rendre quatorze ou quinze. Il est difficile de nier la valeur de sa performance du Tremblay, attestée à la fois par la place d'Hérouval à trois longueurs derrière elle et la course brillante qu'Ossian a fournie depuis dans le Prix Le Blois. Cette victoire était prévue : le poulain du Baron s'étant montré légèrement meilleur intrinséquement qu'Hérouval l'était, *a fortiori* meilleur que Lieutel. Il devait le battre à poids égal. En recevant six livres il l'a battu de loin, c'est dans l'ordre. Mais ce succès magistral a plus fait pour son prestige que sa performance du Tremblay, qui à tout prendre n'est probablement pas très différente.

STUART.

Imprimerie de *La Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.